HISTOIRE DE L'AVIATION

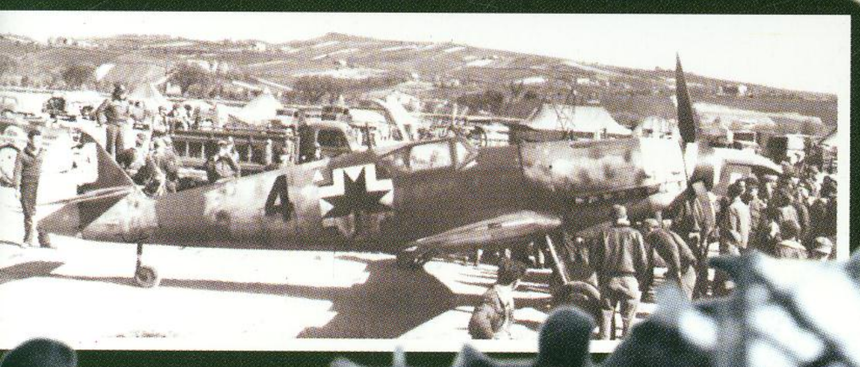
AÉRO JOURNAL

N°9

BIMESTRIEL
OCT - NOV. 99

LE GLENN (II)

L'AVIATION CROATE



FLEET AIR ARM

M 4873 - 9 - 39,00 F - RD

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Les Misérables

Nous autres, Français, avons fréquemment reproché aux historiens anglo-saxons d'avoir maltraité l'aviation française. Souvent avec raison. Quand *Profile Publications* sortit la monographie du SPAD XIII en 1965, on avait peine à y trouver plus d'une demi-douzaine de photos d'un avion aux couleurs françaises. Une encyclopédie de grande renommée publie actuellement une série de fiches. Celle consacrée au SPAD XIII comporte deux photos et deux planches couleur, chacune représentant un avion aux couleurs américaines ! Je finis par me demander si SPAD ne signie pas *Society Pro Aviation and Derivatives*...

Si nous pouvons nous indigner à juste titre de ce détournement qui touche à une époque où la France apprenait au monde à construire des avions et à voler, il en va tout autrement quand on aborde l'aviation française de la Seconde Guerre mondiale.

Tant qu'elle a constitué un ensemble cohérent et indépendant, l'aviation française s'est réellement battu 47 jours (j'occulte la « Drôle de Guerre ») sur les 2 194 qu'a duré le second conflit mondial ! Ensuite, elle s'est fondue, noyée dans la masse. *Normandie-Niémen*, l'unité d'élite de la chasse, alignait 35 Yak-3 au sein du 3ème front de Biélorussie, qui comptait plus de 2 000 avions.

Franchement, avouons-le, il faut être Français pour consacrer dix pages aux péripéties de six Glenn Martin perdus au fin fond de l'Afrique équatoriale, à livrer des combats sans la moindre portée stratégique. J'ai déjà parlé dans ces colonnes de l'histoire vue par le petit bout de la lorgnette. Dans ce cas précis, c'est un microscope qu'il faudrait. Difficile d'être plus minimaliste. Comment voulez-vous que les historiens américains se passionnent pour un tel sujet, eux qui sont habitués à compter les « Forteresses Volantes » en arrondissant à la centaine supérieure ?

En matière d'histoire de l'aviation, on sombre dans une sorte de misérabilisme poignant. Cependant, il reste l'aventure humaine. Sa dimension est d'autant plus grande que les moyens mis en œuvre sont modestes. C'est dans ce domaine que l'histoire de cette poignée de Français libres prend toute sa grandeur.

Leur action n'a sans doute pas beaucoup contribué à la victoire finale. Mais, finalement, ni plus ni moins que les raids des « mille » sur Berlin. Comme le chantait *Pink Floyd*, ils étaient *another brick in the wall*. Simplement, eux étaient « là », tandis que d'autres Français étaient ailleurs. Et c'est à mes yeux une raison suffisante pour qu'on ne les oublie pas.

C-J. E.

AÉRO-JOURNAL N° 9 – Octobre - novembre 1999

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 4ème trimestre 1999

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Adresse du siège social :

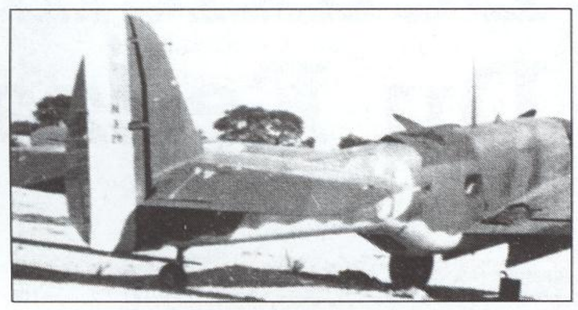
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

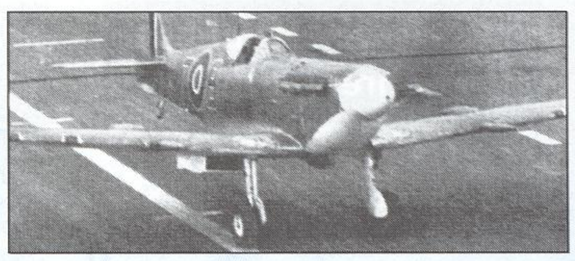
Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Le Glenn au combat
La seconde et dernière partie de la saga du Martin 167F nous entraîne des confins du Tchad aux poches de l'Atlantique.

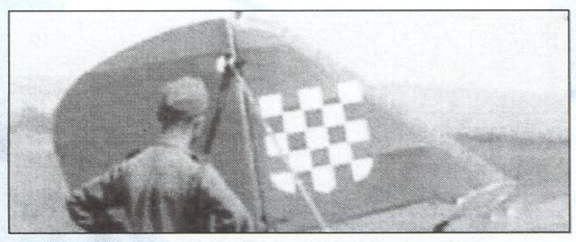


18 La Fleet Air Arm
Cette branche de l'aviation militaire britannique fut sans doute la moins médiatisée. Elle a pourtant connu ses heures de gloire.



38 Les as finlandais sur Morane
Petit tour d'horizon dans le grand Nord pour voir ce que les Finlandais ont accompli à bord de leurs Morane

44 Sous le damier rouge et blanc
L'aviation croate au combat.

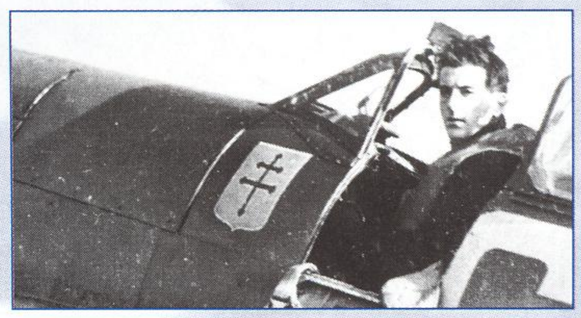


52 As de l'aviation
La vedette n'est pas un pilote, mais un avion. Ce n'est ni un Messerschmitt 109, ni même un Focke-Wulf 190, mais un... Junkers 88 ! À une époque où l'espérance de vie moyenne d'un avion était de 25 heures, franchir la barre des 1 000 heures n'était pas banal.

55 Objectif Bakou
Pendant la « Drôle de Guerre », les états-majors britanniques et français meublaient leurs temps creux en cherchant à bombarder les puits de pétrole soviétiques dans le Caucase. Un plan hallucinant...

60 Reçu 5 sur 5
Notre courrier des lecteurs, avec quelques précisions sur « l'avion qui parlait » et un témoignage sur les D.520 utilisés par la Luftwaffe. Entre autres...

62 La chasse française : le GC IV/2 *Île-de-France*
Historique succint et points de repère du premier groupe de chasse français libre dans l'ordre chronologique.



En couverture, un *Deck Landing Control Officer*, plus communément surnommé « *batsman* » (terme de cricket signifiant batteur), aide un avion à apponter sur le porte-avions *Illustrious*. On note l'équipement rudimentaire. Attention aux courts-circuits ! (Archives Blitz)

Le Glenn au combat

Deuxième partie
Du Fezzan à la pointe de Grave

Christian-Jacques Ehrengardt

LA SECONDE et dernière partie de la saga du Glenn Martin nous entraîne du fin fond des confins libyques aux poches de l'Atlantique. Il n'y est pas question que de Martin 167F français, mais aussi de Maryland récupérés auprès de la RAF, l'histoire de ces deux frères jumeaux s'entre-croisant à plusieurs reprises. Le mystère s'épaissit un peu plus avec la disparition de nombreux appareils sans laisser de trace et l'apparition d'autres venus d'on ne sait où.

I - LES ÉVADÉS

Le 25 juin 1940, la France dépose les armes et l'armistice avec l'Allemagne et l'Italie entre en vigueur. Toutefois, certains équipages ne sont pas décidés à abandonner si vite la lutte. En ce qui concerne les Glenn, le premier « passage en dissidence » se déroule le 28 juin, lorsque le n° 62 quitte Oran-Perregaux à 15h15 avec quatre hommes à bord.

Le 30 juin, trois appareils (n° 167, 171 et 228) de l'annexe de l'EAA 301 tentent de s'échapper de Ber-Rechid sur l'initiative du capitaine Neyrand. Le rapport officiel donne les circonstances de l'évasion :

« *Le capitaine Neyrand, chargé le 30 juin de la garde du terrain, prévint le mécanicien que des ordres de transfert d'avions par voie des airs allaient arriver. À 14 heures, il envoya une camionnette en gare de Casablanca chercher des officiers* [capitaines de Vendœuvre et Larger, lieutenants de Saint-Péreuse, Aubertin et Berger, sous-lieutenants Weill et du Plessix - NDA]. *À leur arrivée, le capitaine Neyrand montra au chef mécanicien un ordre de mission prescrivant d'emmener trois avions et lui donna l'ordre de mettre en route ces avions* ».

Malheureusement, en survolant Gibraltar, les Glenn sont accueillis par la DCA, probablement espagnole, qui abat le n° 167, faisant quatre tués.

Le 1er juillet, les sous-lieutenant Michelin et sergent Guillon tentent de quitter Casablanca avec le n° 221, mais ils sont arrêtés au moment où ils mettent un moteur en marche.

Ce même jour, les n° 82 (capitaine Ritoux-Lachaud, adjudant Trécan, sergent Cunibil) et 102 (capitaine Dodelier et sergent-chef Rolland) du GR I/61 réussissent à s'envoler de Youks-les-Bains à l'aube. Les équipages choisissent de rallier l'Égypte plutôt que Gibraltar et se posent à Marsa-Matrouh vers 9 heures. On les retrouvera un peu plus loin.

D'autres rallieront les forces françaises libres ultérieurement, comme le n° 224, détourné le 29 juillet 1940 au cours d'un vol de convoyage, le n° 114 du GR I/22, évadé le 10 février 1941 de Rabat et le n° 234 de l'escadrille 7B parti le 1er mars 1941 de Tafaraoui, qui rejoint Gibraltar comme les deux précédents. Un appareil non identifié rallie également le « rocher » le 2 juillet 1940 avec à son bord les sous-lieutenants Hirleman et Becquart.

Trois autres appareils renforcent les FAFL, mais d'une manière involontaire : les n° 10, 109 et 110, abandonnés par le GB I/62 à Libreville (voir numéro précédent). Le premier n'est plus en état de voler et sert de réserve de rechanges aux deux autres.

Il est extrêmement difficile de cerner avec précision le nombre de Glenn utilisés par les Français libres. Outre les dix appareils énumérés plus haut, les FAFL ont récupéré d'autres machines auprès de la RAF, en particulier celles qui, à l'origine, étaient destinées à la France. Huit (?) Glenn, encore en caisses, furent déchargés à Takoradi par l'ex-vapeur italien *Capo di Olmo*. Toutefois, les autorités britanniques s'emparèrent de la cargaison et n'acceptèrent de céder quelques appareils qu'à regret et à cause de la vive insistance de l'amiral Muselier, commandant alors les FAFL.

Un certain nombre d'appareils, pris dans les séries BJ421 à 428 et BS760 à 777 rejoignirent effectivement les rangs des FAFL. La plupart des appareils évadés reçurent un *serial* britannique, qui la plupart du temps ne fut jamais peint sur les avions et qui ne servait qu'à des fins administratives (AX670 et 671, HK836 et 845, MQ228). Enfin, terminons en signalant que la RAF mit d'autres Maryland à la disposition des FAFL tant pour l'entraînement que pour des missions, mais qu'ils ne leur furent jamais cédés.

II - LE *BOMBER FLIGHT* N° 1

Rassemblés temporairement à Ismailia début juillet 1940, les avions français qui ont rallié l'Égypte sont répartis par les Britanniques en trois détachements distincts, en fonction de leur matériel. Tandis que les Morane 406 et les Potez 63.11 forment le *Free French Flight* n° 2 et les deux Simoun et le Bloch 81 constituent le *Communication Flight*, les deux Martin 167F n° 82 et 102, sous les ordres du capitaine Dodelier, sont envoyés à Aden le 13 juillet pour y devenir le *Bomber Flight* n° 1 (ou escadrille d'Aden). Auparavant, ils ont été équipés de mitrailleuses anglaises (pour des raisons d'approvisionnement en munitions) et affectés des *serials* de la RAF (AX670 -

Page opposée :
le Glenn BJ428 du Groupe *Bretagne* posé sur le « terrain » auxiliaire de Tallagoum (Tchad), le 16 avril 1942.
Cette photo (colorisée) montre assez bien les conditions difficiles dans lesquelles travaillaient équipages et personnel technique.

Ci-dessous :
le même avion, au même endroit, le 3 juin 1942.

(Archives A-J.)

Glenn

La photo de famille des équipages de l'escadrille d'Aden, Khormaksar, juillet 1940. Debout, de gauche à droite : sergent Cunibil, sergent-chef Poisson, sergent Méry, sergent-chef Rolland (†), capitaine Ritoux-Lachaud (†), capitaine Dodelier (†), lieutenant de Maismont (prisonnier, † au groupe Lorraine), adjudant-chef Trécan (†), sergent Portalis, sergent Lebato de Faria (†). (Photo Cunibil)

n° 102 et AX671 - n° 82), qui d'ailleurs n'étaient pas portés sur les avions.

Le n° 82 effectue une escale à Port-Soudan et en profite pour mener à bien sa première mission de guerre, une reconnaissance au-dessus des ports de Massawa et d'Assab. Le n° 102 s'arrête à Djibouti pour déposer le général de Larminat, chargé de rallier la Côte Française des Somalis au général De Gaulle. Un pneu de l'avion éclate à l'atterrissage. Le mécanicien de bord, le sergent Cunibil, part pour Aden récupérer une roue de Blenheim qu'il monte, non sans mal, sur le Glenn. L'équipage passe la nuit à Djibouti dans un climat délétère, les autorités hésitant encore sur la conduite à tenir (la Côte Française des Somalis finira par choisir de rester fidèle au gouvernement de Vichy).

À Khormaksar (Aden), les Glenn, qui sont rattachés au N° 8 *Squadron*, vont être essentiellement utilisés pour des missions de reconnaissance, en raison de leur long rayon d'action (les deux appareils sont du type « grande reconnaissance » avec réservoir supplémentaire dans la soute avant). Cela ne les empêche nullement d'accomplir des missions plus offensives, comme le 4 août, lorsque le n° 102 (pilote : adjudant Trécan) mitraille avec succès le terrain italien de Dogahbur où il endommage deux Caproni Ca.133.

Le 16 août, le capitaine Ritoux-Lachaud (n° 82) revendique un « trimoteur Caproni », dans les circonstances qu'a relatées le sergent Cunibil :

« *...alors que nous assurions la protection de l'évacuation de la Somalie anglaise, Trécan vit au-dessous de lui un Caproni trimoteur. Il l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale et Portalis, croyant que le Glenn avait été touché, il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts, sauta en parachute. Il tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour à Aden quelques jours plus tard* ».

Il s'agissait en fait d'un S.79 du 44° *Gruppo*, piloté par le *Sottotenente* Luigi Conti.

« *Si les S.79 avaient été équipés de radio, Conti et son équipage auraient sans aucun doute survécu à cet incident. Après l'attaque de Ritoux-Lachaud, les autres équipages aperçurent une fine traînée de fumée noire s'échappant de l'appareil de Conti, que les occupants n'avaient visiblement pas remarquée. Les aviateurs à bord des autres appareils firent des signes désespérés à Conti pour tenter de l'avertir, mais son équipage y répondit par de petits gestes amicaux tandis que la fumée s'épaississait de plus en plus. Tout à coup, le Savoia explosa dans une grosse boule de feu et tomba près de Sheik* (1) ».

(1) *Dust Clouds in the Middle East* - C.Shores - Grub Street, Londres, 1996.

Trécan piqua sur un Caproni trimoteur, tira 240 cartouches et l'abattit en flammes.

La victoire n'est en fait pas homologuée officiellement par la RAF et, contrairement aux espérances de Cunibil, elle ne constitue donc pas la première victoire aérienne des FAFL.

Malheureusement, le n° 82 est abattu le 8 septembre en mitraillant le terrain de Moggio et l'équipage tué, sauf le lieutenant de Maismont, fait prisonnier par les Italiens (condamné à mort puis gracié). Son vainqueur est un Fiat CR.42 de la 413ª *Squadriglia* qui a décollé sur alerte d'Addis-Abeba.

Le second Glenn (n° 102) subit un sort identique le 16 décembre, au cours de sa 44ème mission de guerre.

« *... le Glenn 102, équipage Dodelier, commandant de bord, Trécan, pilote, Michel, radio-mitrailleur, et moi-même* [Cunibil, mécanicien - NDA], *décollait à 7h30, avec une demi-heure de retard pour prendre des photographies afin de vérifier l'efficacité d'un bombardement effectué par des Blenheim sur Dire-Dawa, un coin réputé dangereux qui disposait d'un aérodrome bien équipé.*

« *Dodelier avait décidé d'employer une nouvelle méthode pour prendre les Italiens par surprise en arrivant à haute altitude, environ 7 500 mètres, et en se laissant descendre très lentement, moteurs réduits, presque à la limite du décrochage afin d'être sur l'objectif sans avoir été entendu par l'ennemi. Alors que nous approchions de notre but, nous aperçûmes un chasseur au-dessous de nous, sans pouvoir dire s'il s'agissait d'un CR.32 ou d'un CR.42. Aussitôt, je le signale à Michel qui, par interphone, alerte Trécan. Tout en assurant la surveillance, je constatai que notre descente se prolongeait, je trouvais cela bizarre. Je le signalai à nouveau, mais après quelques secondes, à une altitude de 3 500 mètres environ, je réalisai que ce n'était pas un chasseur que nous avions à nos trousses, mais deux CR.32 qui se trouvaient au-dessus de nous et en léger piqué.*

« *Une troisième fois, l'alerte était donnée, Trécan avait accéléré les deux moteurs et amorcé sa descente; malheureusement, il était trop tard, nos adversaires*

étaient de chaque côté de l'empennage du 102. Avec sa mitrailleuse de tourelle, Michel se défendait comme il pouvait; quant à moi, avec ma mitrailleuse inférieure, je n'étais pas d'un grand secours, les deux chasseurs n'étant pas dans ma ligne de tir.

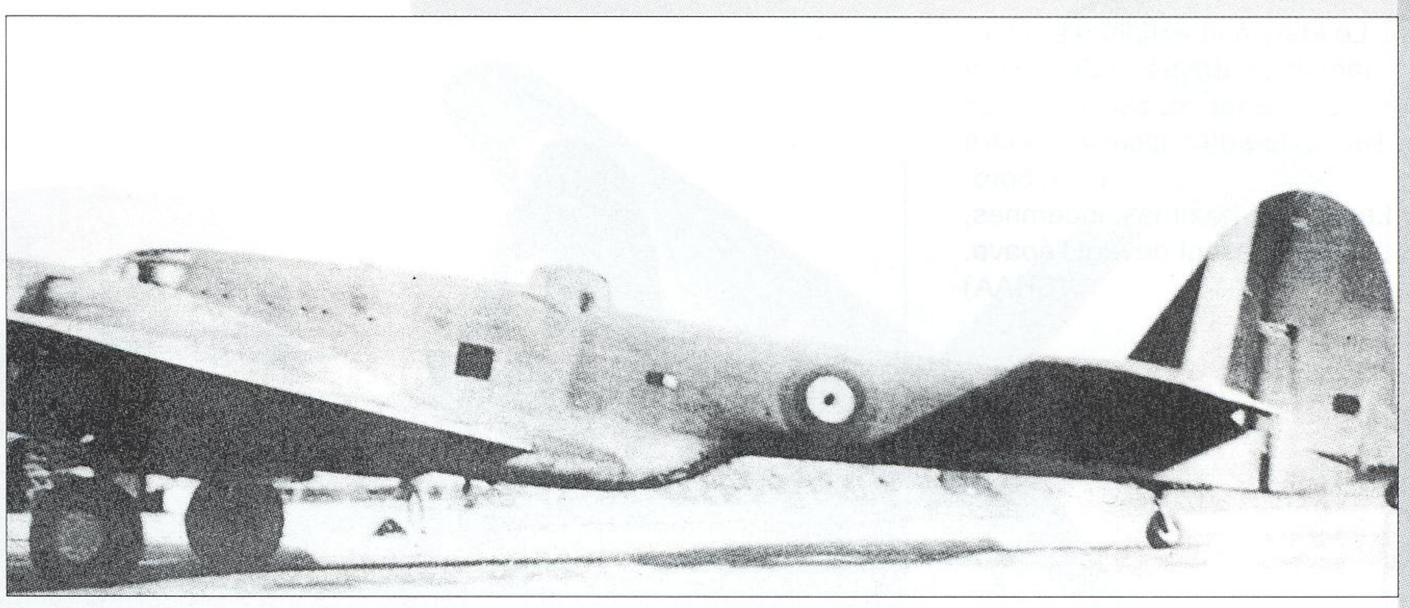
« *L'un d'eux abandonna très vite et je sais depuis pourquoi, mais l'autre continua son attaque et mit notre moteur droit en feu et perfora un réservoir d'essence. Placé à l'arrière, je jugeai bien la situation et conseillai à Trécan de couper le moteur droit. Il y eut ensuite une seconde rafale et ce fut fini. L'avion continua à plein régime vers le sol.*

« *Trécan avait été touché, probablement à mort. Michel me fit signe de sauter. Alors que je descendais, suspendu à mon parachute, je vis l'avion s'écraser au sol et brûler. Michel était parti sans parachute* ».

Le sergent Cunibil est le seul survivant. Capturé par les Italiens, il retrouvera de Maismont dans les geôles éthiopiennes; ils seront tous deux libérés lorsque les Britanniques investiront Addis-Abeba.

Le Glenn fut d'abord attaqué par le *Sottotenente* Veronese de la 410ª *Squadriglia*. Ayant grimpé très haut pour surprendre le Glenn, Veronese piqua pleins gaz et ouvrit le feu à faible distance. Il aperçut de la fumée noire s'échapper du moteur droit qui s'arrêta. Veronese, qui était monté trop haut sans oxygène, commença à se sentir mal. Il dut abandonner la poursuite et rentrer à la base où il fut hospitalisé. Le second CR.32, piloté par le *Sergente Maggiore* Athos Tieghi, prit alors le relais. Il incendia le M.167F qui alla s'écraser au sol. Le pilote italien aperçut deux parachutes, dont un s'accrocha à la queue de l'appareil.

Ainsi s'achève l'histoire de l'escadrille d'Aden, dissoute peu de temps plus tard.



L'un des deux Glenn de l'escadrille d'Aden, photographié à Khormaksar peu après son arrivée, à la mi-juillet 1940. Ces appareils ne portaient aucune marque, en dehors des cocardes, et n'arboraient pas la croix de Lorraine. (SHAA)

Alors que je descendais, suspendu à mon parachute, je vis l'avion s'écraser au sol et brûler.

III - L'ESCADRILLE DE BOMBARDEMENT N° 2

Créé pour prendre part à l'expédition de Dakar de septembre 1940, le groupe de combat n° 1 est dissous à Fort-Lamy (Tchad) le 20 novembre 1940 et intégré au Détachement permanent des forces aériennes du Tchad. Après la formation du GRB1 (futur *Lorraine*) et son départ pour le front, les équipages demeurés en AEF récupèrent les trois Glenn abandonnés par le GB I/62 à Libreville et en remettent deux en état (n° 109 et 110 – la les Britanniques leur affecteront les *serials* HK 836 et 845). Récupérant des Glenn en cours de montage à Takoradi (il ne furent que prêtés par la RAF, car destinés pour la plupart à la SAAF), les équipages sont rassemblés à Brazzaville où ils forment l'Escadrille de bombardement n° 2, sous les ordres du capitaine (puis commandant) Goumin.

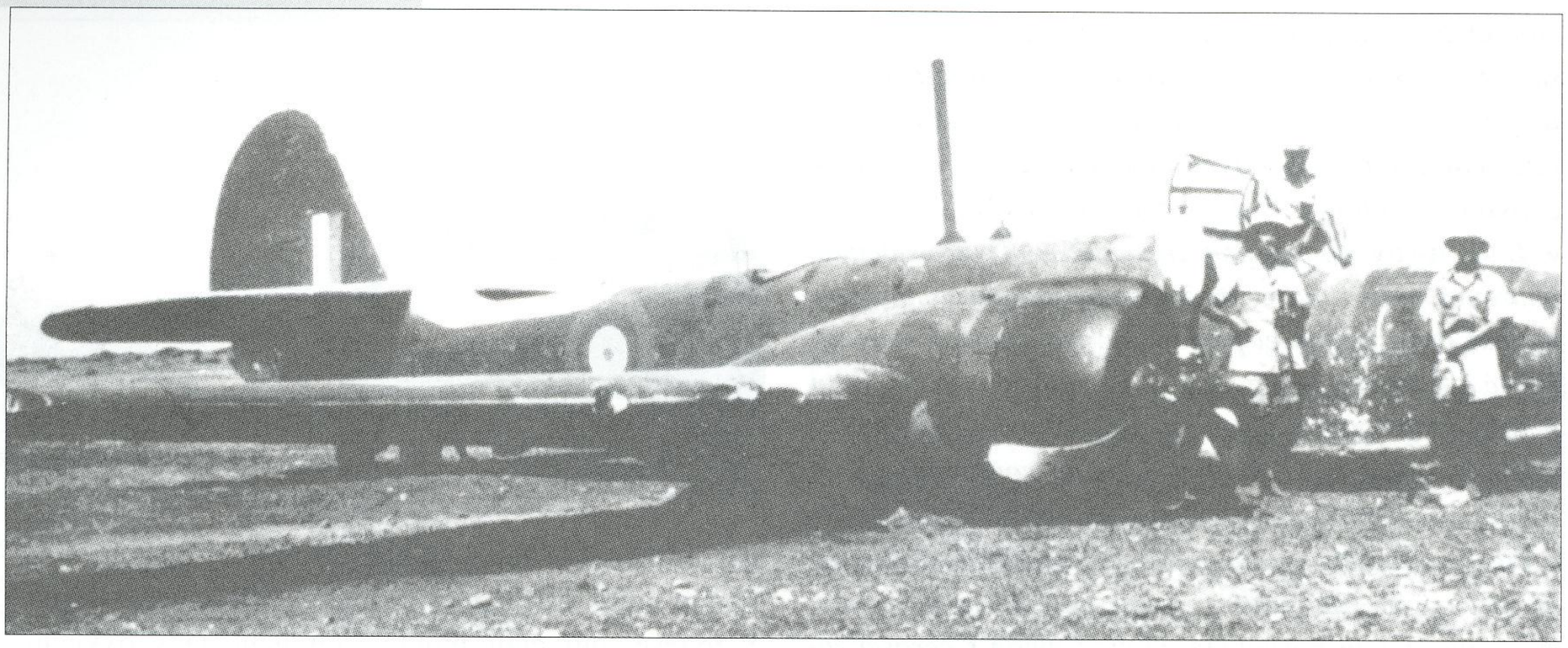
Avec huit appareils (puis sept, à la suite de l'accident du AH290 au Soudan), l'escadrille gagne l'Égypte et Abu Sweir au terme d'un long périple de cinq jours et 3 000 km. Elle est alors rattachée au N° 24 *Squadron* de la SAAF et ses premières sorties consistent en des lancers de tracts au-dessus de la Syrie. Au cours d'une mission qui se déroule le 18 mai, des Morane 406 du GC I/7 interceptent l'un des Maryland et placent quelques coups au but. Le lendemain, saisi par un étrange remord, le lieutenant Labat « emprunte » un Maryland aux Sud-Africains et se pose délibérément à Qouneitra, en Syrie, pour se rendre aux autorités vichystes. Il donnera lui-même sa version des faits dans l'*Illustration* du 11 décembre 1943 :

« *Le lendemain, on me demanda une reconnaissance sur la Syrie avec mission de mitrailler si je voyais des avions allemands. J'exécutai cette reconnaissance le dimanche 17 juin* [sic]*; je vis deux Junkers à Alep, mais je ne mitraillai pas. Au retour, les Anglais me demandèrent des explications. Je répondis à mon commandant d'escadrille, que j'avais retrouvé là, que je me refusais à tirer une seule cartouche sur la Syrie. Il me dit qu'il m'approuvait et qu'il allait partir au Caire demander le rapport du général Catroux. Il partit en mission le lendemain 18 et je ne le revis plus. Il me fut alors donné l'ordre, le 18 au matin, de me tenir prêt à exécuter pour l'après-midi une mission de bombardement sur la Syrie. J'acceptai, mais je prétendis avoir à essayer mes freins auparavant. À midi, j'allai sur la piste, en chemise et sans casquette, pour ne pas donner l'éveil. Je mis en route et je décollai aussitôt.*

« *Je ne voulais pas courir le risque de voler longtemps au-dessus de la Syrie seul et sans défense contre les chasseurs. Je choisis un endroit d'où l'on pût voir que j'atterrissais volontairement. Mais, en choisissant le terrain, je ne remarquai pas les parpaings enfouis sous les herbes. Mon train droit fauché, l'avion s'écrasa au sol, à mon grand regret* ».

Inutile de dire que cet incident jette un froid sur les relations entre les Britanniques et les Français libres. Le commandant Goumin doit aller plaider sa cause auprès du *Major General* Clark et réclamer une mission de rachat. Il

Glenn



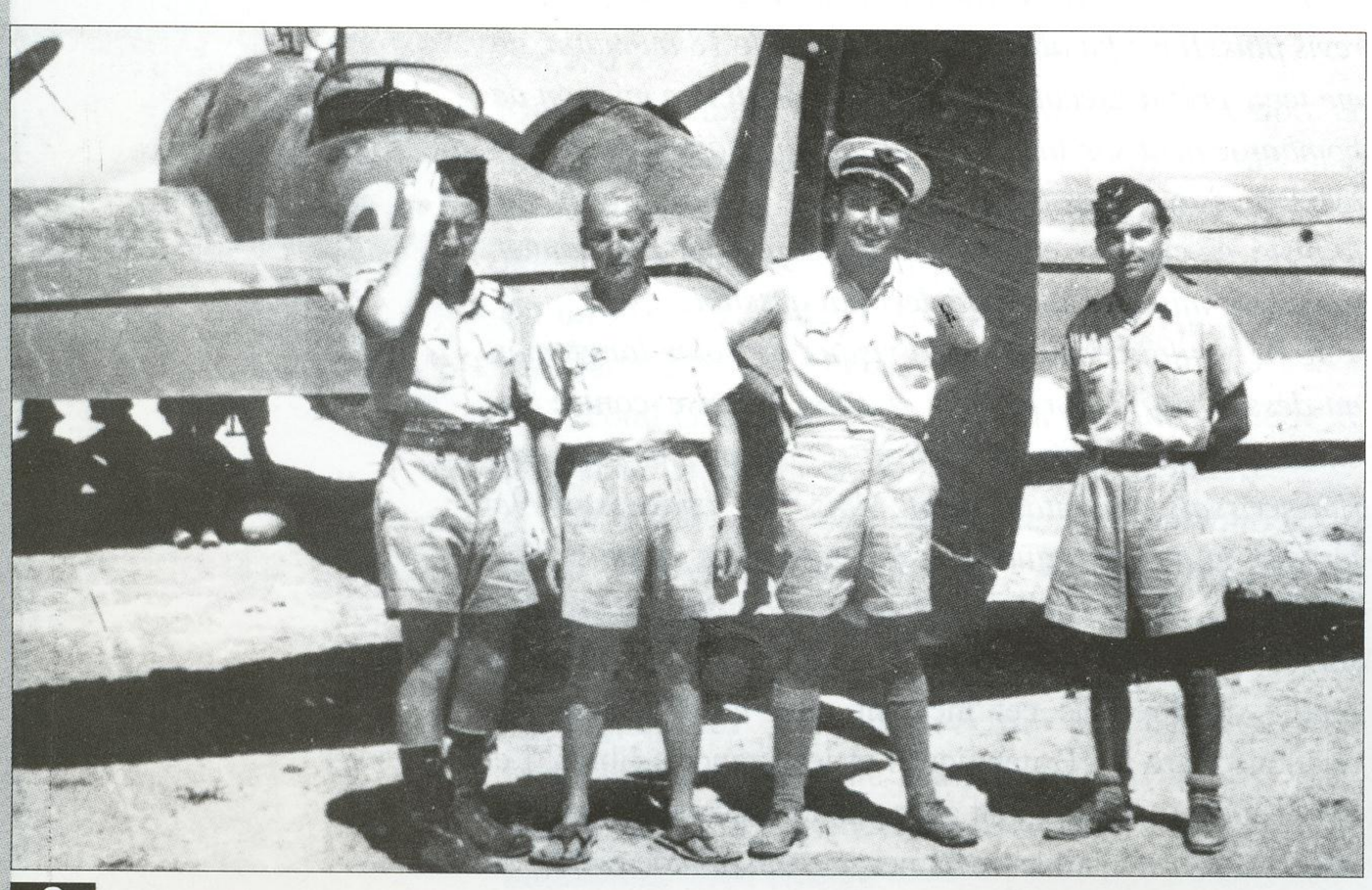
Le Maryland AH290 n'arrivera jamais en Égype. Il s'écrase à El Fasher, au Soudan, avec l'équipage du capitaine Sandré à son bord. Les quatre hommes, indemnes, posent devant l'épave. (SHAA)

l'obtient sous la forme d'un aller simple pour l'enfer : lancer des médicaments et des munitions à la garnison britannique assiégée à Retimo, sur l'île de Crète. Le 26 mai, six Maryland Mk.II du N° 24 SAAF *Squadron* s'envolent, avec parmi eux, l'appareil du commandant Goumin (1607, AH307). Celui-ci et un second sont chargés du largage, tandis que les quatre autres vont mitrailler Malème. Après avoir accompli sa tâche, Goumin décide apparemment d'attaquer Malème à son tour. Son radio-mitrailleur, l'adjudant-chef Marteau, témoigne :

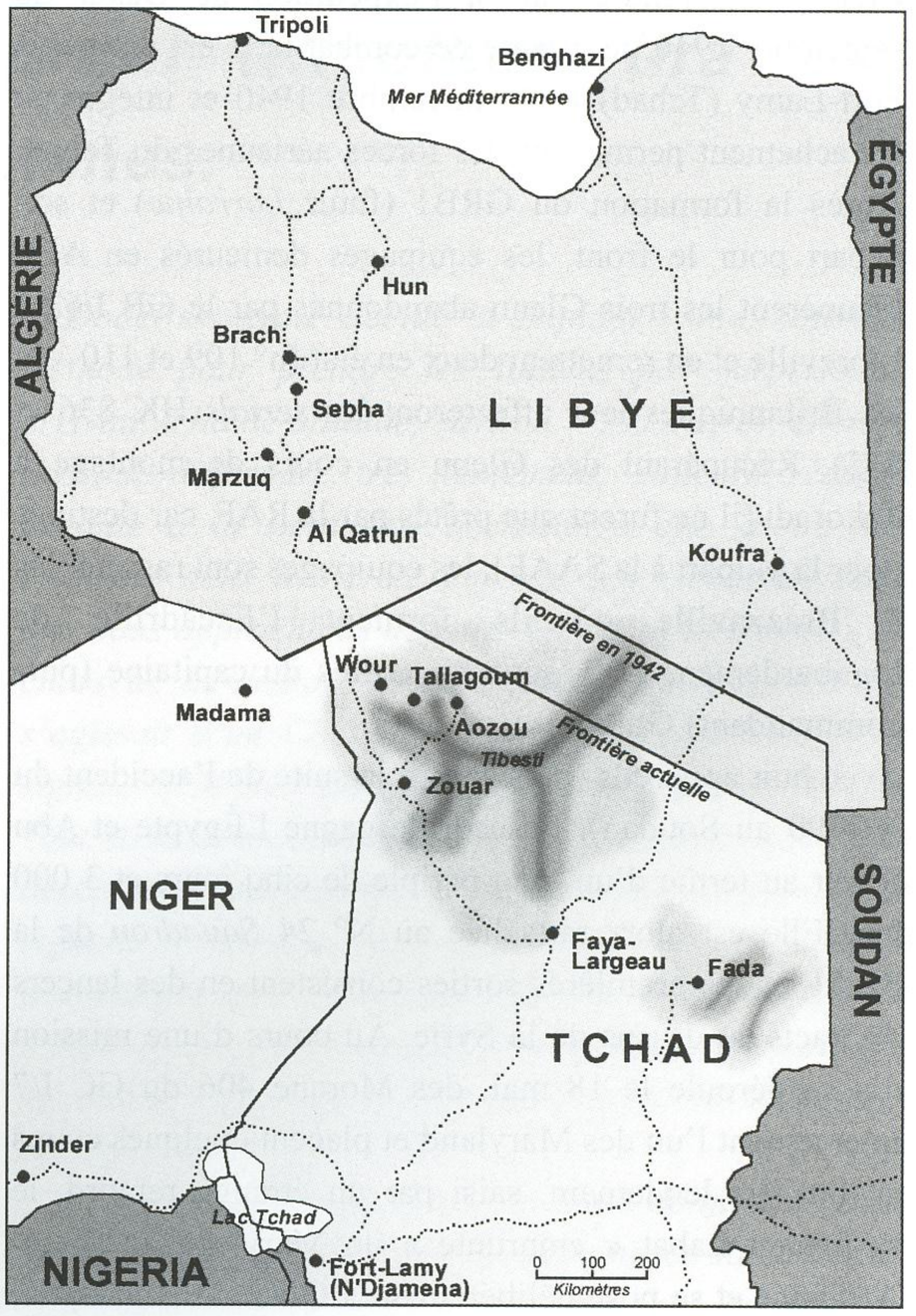
« *Nous avons aperçu Canea en arrivant puis nous avons atteint Malème; il y avait une foule sur la plage. Le pilote a arrosé les Ju 52 avec ses armes de bord et je me suis joint à lui avec mes deux mitrailleuses. La réaction ne s'est pas fait attendre, des traçantes nous ont encadrés de toute part, au-dessus, dessous, à gauche, à droite. Le sergent Roger Lefèvre, le mitrailleur supérieur, nous a dit plus tard qu'un chasseur allemand nous avait attaqués. Brutalement, l'appareil a dérapé. Je suis tombé et Lefèvre m'est tombé dessus de sa tourelle les deux genoux dans mon dos. En tombant, il a déconnecté l'interphone; il y eut un grand silence et nous nous sommes empêtrés dans les harnais de nos parachutes. L'avion continuait à voler, mais par les trous d'obus, je pouvais voir le sol se rapprocher à grande vitesse. J'ai attendu l'impact et je me suis mis en boule, puis... le vide. En touchant le sol, l'affût de mes mitrailleuses a pivoté sur son axe et le collimateur m'a heurté à la tête. Quand j'ai recouvré mes sens, j'ai vu que l'avion gisait sur le ventre le long d'un fossé – une chance incroyable. Les moteurs flambaient et la chaleur m'a réveillé. Pas question de fuir par le dessous, alors j'ai détaché le parachute et Lefèvre s'est battu pour ouvrir la trappe près de la tourelle. Je l'ai aidé à sortir, mais au moment où nous avons touché le sol, une patrouille de montagnards autrichiens est arrivée et nous a faits prisonniers* ».

Goumin avait été tué par les balles du Messerschmitt Bf 109, sans nul doute celui du *Leutnant* Emil Omert du III./JG 77. Le lieutenant Courcot, sérieusement blessé, est également fait prisonnier.

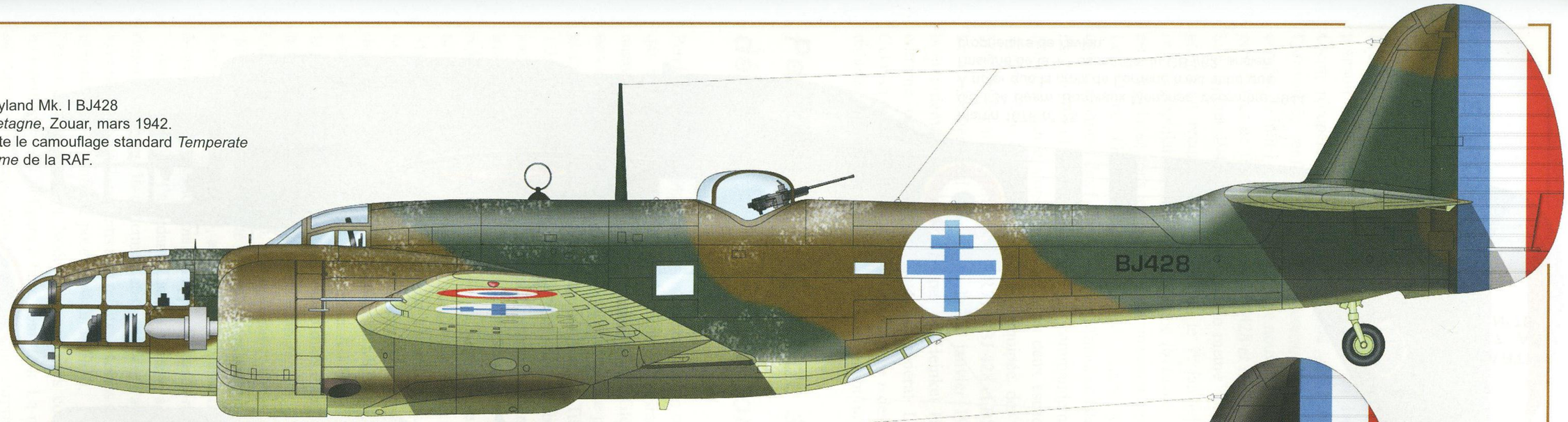
Le commandement de l'escadrille est alors repris par le lieutenant-colonel de Marmier et l'unité est rattachée au N° 39 *Squadron* en tant que *Flight* C. L'activité principale des équipages français se résume à des missions de convoyage. Alors qu'il avait été envisagé de former une nouvelle unité autonome, l'escadrille est dissoute le 5 septembre et ses navigants sont regroupés à Damas pour être intégrés au groupe *Lorraine*.



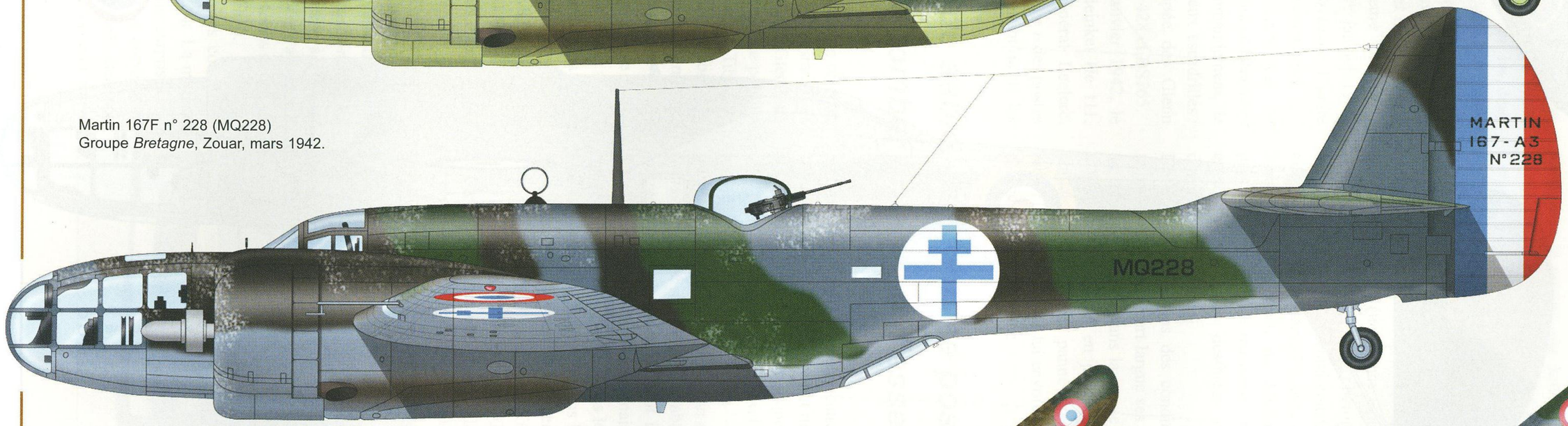
L'équipage Lamm, Newman, Breton et Guigonis, de l'E.B. n° 2, affecté au N° 39 *Squadron*, à Fuka, en août 1941. (SHAA)

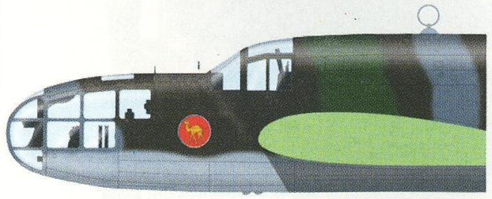


Martin Maryland Mk. I BJ428
Groupe *Bretagne*, Zouar, mars 1942.
L'avion porte le camouflage standard *Temperate Land Scheme* de la RAF.

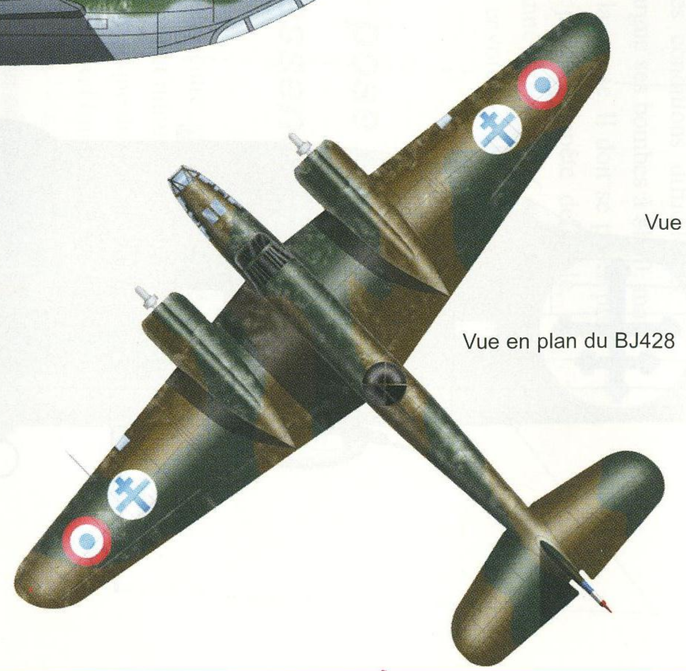


Martin 167F n° 228 (MQ228)
Groupe *Bretagne*, Zouar, mars 1942.





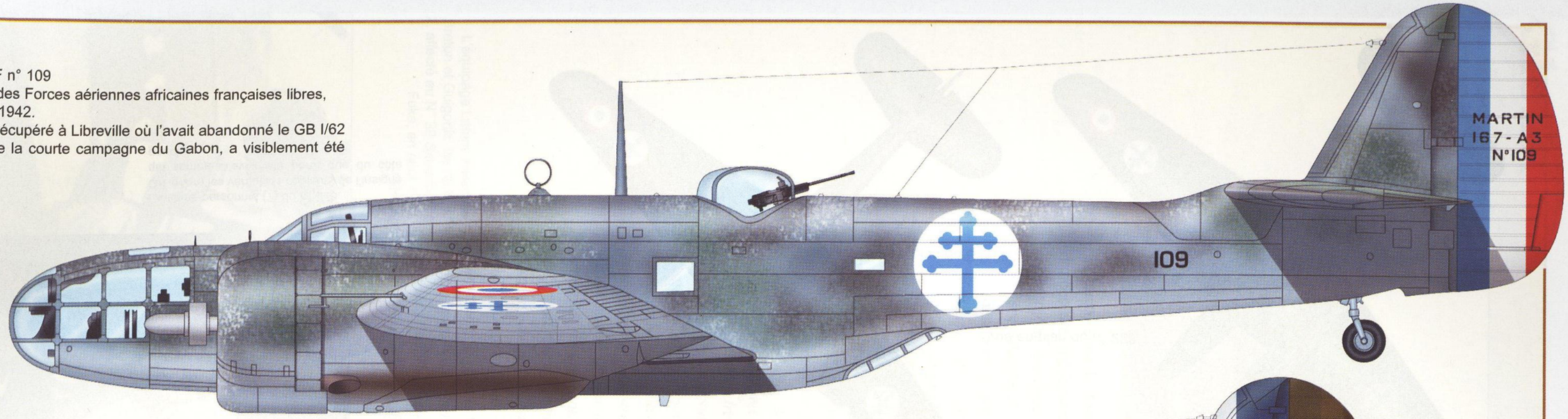
L'insigne personnel (?) du n° 228.
On ignore les véritables couleurs de l'insigne qui semble n'avoir été porté que du côté gauche



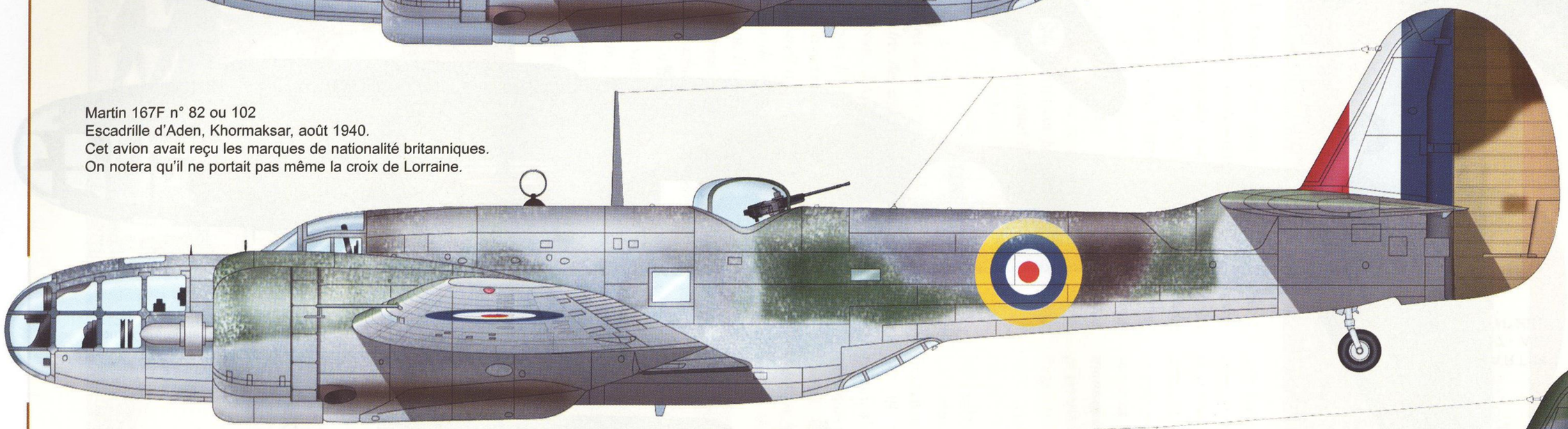
Vue en plan du BJ428

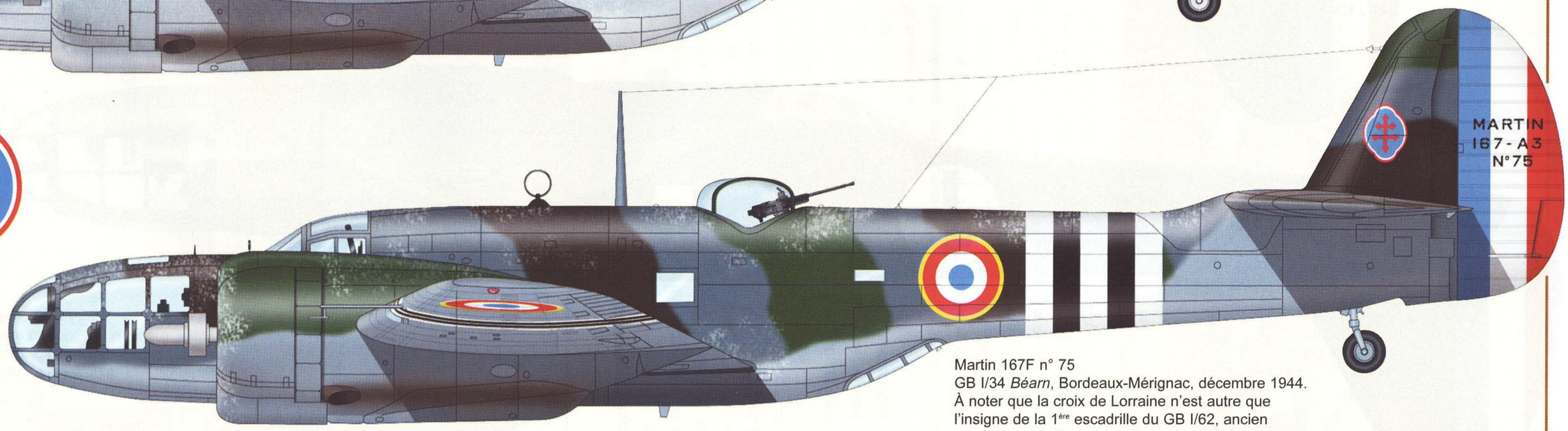
Vue en plan du n° 228

Martin 167F n° 109
État-major des Forces aériennes africaines françaises libres, Fort-Lamy, 1942.
L'appareil, récupéré à Libreville où l'avait abandonné le GB I/62 au terme de la courte campagne du Gabon, a visiblement été repeint.



Martin 167F n° 82 ou 102
Escadrille d'Aden, Khormaksar, août 1940.
Cet avion avait reçu les marques de nationalité britanniques.
On notera qu'il ne portait pas même la croix de Lorraine.





Martin 167F n° 75
GB I/34 *Béarn*, Bordeaux-Mérignac, décembre 1944.
À noter que la croix de Lorraine n'est autre que l'insigne de la 1ère escadrille du GB I/62, ancien propriétaire de l'avion.

IV - LE GROUPE *BRETAGNE*

Tandis que le GRB1 est envoyé au Soudan et que l'escadrille de bombardement n° 2 se forme à Brazzaville, le Détachement permanent des forces aériennes du Tchad poursuit l'entraînement de ses navigants sur les deux Glenn récupérés à Libreville (n° 109 et 110). Après l'arrivée de renforts venus d'Angleterre et la prise en compte de huit Lysander et de quatre nouveaux Glenn en provenance de Takoradi (dont les BJ428 et BS765 arrivés le 15 juillet 1941), il est possible de mettre sur pied le groupe de reconnaissance n° 1 qui, le 1er janvier 1942, reçoit l'appellation officielle de groupe *Bretagne*. L'unité est alors placée sous les ordres du commandant Noël.

Les deux Glenn d'origine étant repris par le commandement des forces aériennes africaines françaises libres (FAAFL) comme avions de commandement, le *Bretagne* scinde alors son matériel en deux escadrilles : *Rennes*, sur Lysander et *Nantes*, équipée des Glenn MQ228 (ex-n° 228 français), AR716, BJ 428 et BS765.

Un événement qui se déroule le 22 janvier 1942, le bombardement de Fort-Lamy par un Heinkel He 111, entraîne une riposte immédiate du général Leclerc. Celui-ci monte une opération de « nettoyage » des postes italiens aux « confins libyques », sans intention de les occuper définitivement, pour des raisons d'intendance. Par prudence, les Glenn sont repliés sur Fort-Archambault, à 600 km plus au sud-est.

Le 2 mars, le groupe, qui doit appuyer Leclerc dans sa première campagne du Fezzan, fait mouvement sur Faya-Largeau. Le terrain de travail principal est situé à Zouar et des pistes avancées sont « aménagées » à Wour, Aozou et Tallagoum.

Le 3 mars, trois Glenn décollent de Wour à partir de 6h30 : BS765 (commandant Noël), BJ428 (lieutenant Mahé) et MQ228 (lieutenant Court). Le premier doit effectuer une reconnaissance photographique sur Brach et Sebah. La mission du second consiste à photographier le terrain et le fort de Marzuq (2) et le fort d'Al Qatrun et de bombarder le terrain de Marzuq (... 1 138 km à parcourir !). Enfin, le troisième emporte seize bombes explosives françaises destinées au hangar du terrain d'aviation de Marzuq.

L'aller s'effectue dans des conditions difficiles et un temps excécrable. Court largue ses bombes à 8h20, mais au retour, il est pris dans la crasse. Il doit se poser près d'Aozou train rentré, en pleine tempête de sable, de crainte de tomber en panne d'essence. Contactée par radio, la base de Zouar lui envoie le Potez 540 de liaison chargé de fûts d'essence.

(2) Dans la mesure du possible, nous avons donné les noms actuels des localités (à l'époque, Al Qatrun était El Gatrun et Marzuq, Mourzouk).

Perdu dans le vent de sable, le Glenn se pose en plein désert, de crainte de tomber en panne d'essence.

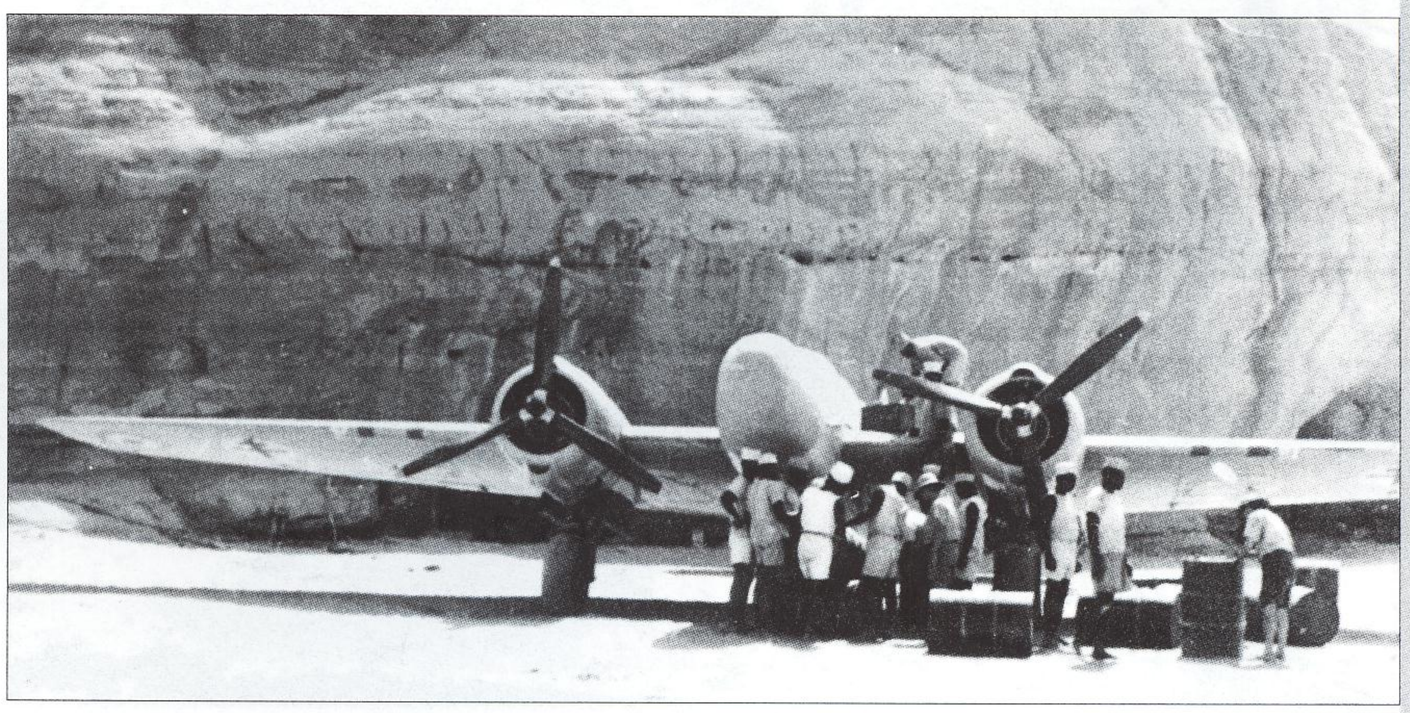
Pendant ce temps, Mahé lance ses bombes sur un objectif, qui s'avèrera finalement être le terrain de Brach. Les mauvaises conditions météo empêchent le Glenn de survoler Al Qatrun et, perdu dans la crasse, il se pose en plein désert à environ 100 km au nord-est du Tibesti, à 12h10. Le vent de sable s'étant levé et sans possibilité de joindre Zouar par radio, l'équipage passe la journée du lendemain sur place. À 8 heures, le 5 mars, le BJ428 redécolle et survole le Potez 540 de liaison et le Glenn MQ228. Jugeant l'endroit trop dangereux pour atterrir, Mahé va se poser une quinzaine de kilomètres plus loin. Mahé et le sergent-chef Dubroca partent à pied en direction du Potez qui est reparti avec l'équipage du MQ228, mais qui a laissé derrière lui 360 litres d'essence. À 17h45, le BJ428 se pose près des fûts. La matinée du 6 mars est occupée à faire les pleins et l'appareil peut enfin repartir à 11h15. Quarante minutes plus tard, le temps change à nouveau et à 40 km de Wour, la visibilité est totalement bouchée par une brume de sable. À 12h15, au bord de la panne d'essence, Mahé pose une seconde fois son appareil dans la nature. Le 7 mars, Mahé et l'adjudant Canepa partent à pied en direction de Wour. Ils reviennent au Glenn dans l'après-midi avec de l'essence. Les pleins sont refaits, le temps se dégage et le BJ428 peut enfin se poser à Wour à 17h30.

Quant au commandant Noël, les mauvaises conditions météorologiques l'obligent à faire demi-tour. La mission est reprise le 5 mars, mais ce sont d'autres surprises qui attendent les aviateurs français : « *Le sol ne correspond guère à la carte*, écrira le commandant Noël dans son rapport. *Il semble que les indications de celle-ci soient assez fantaisistes* ». L'avion rentre avec ses clichés à 15h45, après cinq heures et vingt minutes de vol.

Voilà le récit d'une mission typique du groupe *Bretagne*, qui illustre à merveille les conditions extrêmes dans lesquelles les équipages opérent.

La première campagne du Fezzan cessant le 14 mars, le *Bretagne*, replié à Fort-Archambault, entre dans une longue période de léthargie dont il est tiré de temps à autre par une mission de reconnaissance sur les postes italiens. L'escadrille *Nantes*, sous les ordres du capitaine Mahé, touche cinq Blenheim dans le courant du mois de septembre 1942, un renfort bienvenu dans la mesure où il ne reste plus alors que deux Glenn disponibles, les AR716 et BJ428. En effet, le MQ228 se trouve au parc de Bangui dans l'attente de nouvelles hélices et le BS765 est accaparé par le commandement des FAAFL pour des

Un Glenn du *Bretagne* en train d'être ravitaillé sur le « terrain » d'Aozou.
La chaleur et le sable étaient des ennemis plus présents et peut-être même plus dangereux que l'aviation italienne.



Glenn

Photographié à Fort-Lamy, le n° 228, qui a été revêtu du faux *serial* anglais MQ228 pour des raisons administratives. (SHAA)

missions de liaison. Ce dernier est accidenté le 5 novembre 1942, lorsqu'un moteur rend l'âme au décollage de Zouar, avec le commandant de Saint-Péreuse aux commandes; le sergent Saillard est légèrement blessé, mais le sergent-chef Drouet décèdera des suites de ses blessures quelques jours plus tard.

Le 16 décembre 1942, les deux Glenn (BJ428, équipage du capitaine Mahé et AR716, équipage du lieutenant Netter) gagnent le terrain avancé de Zouar (suivis par les Blenheim quatre jours plus tard). Le général Leclerc prépare sa nouvelle campagne qui doit lui permettre d'effectuer la jonction avec la 8ème armée britannique à Tripoli.

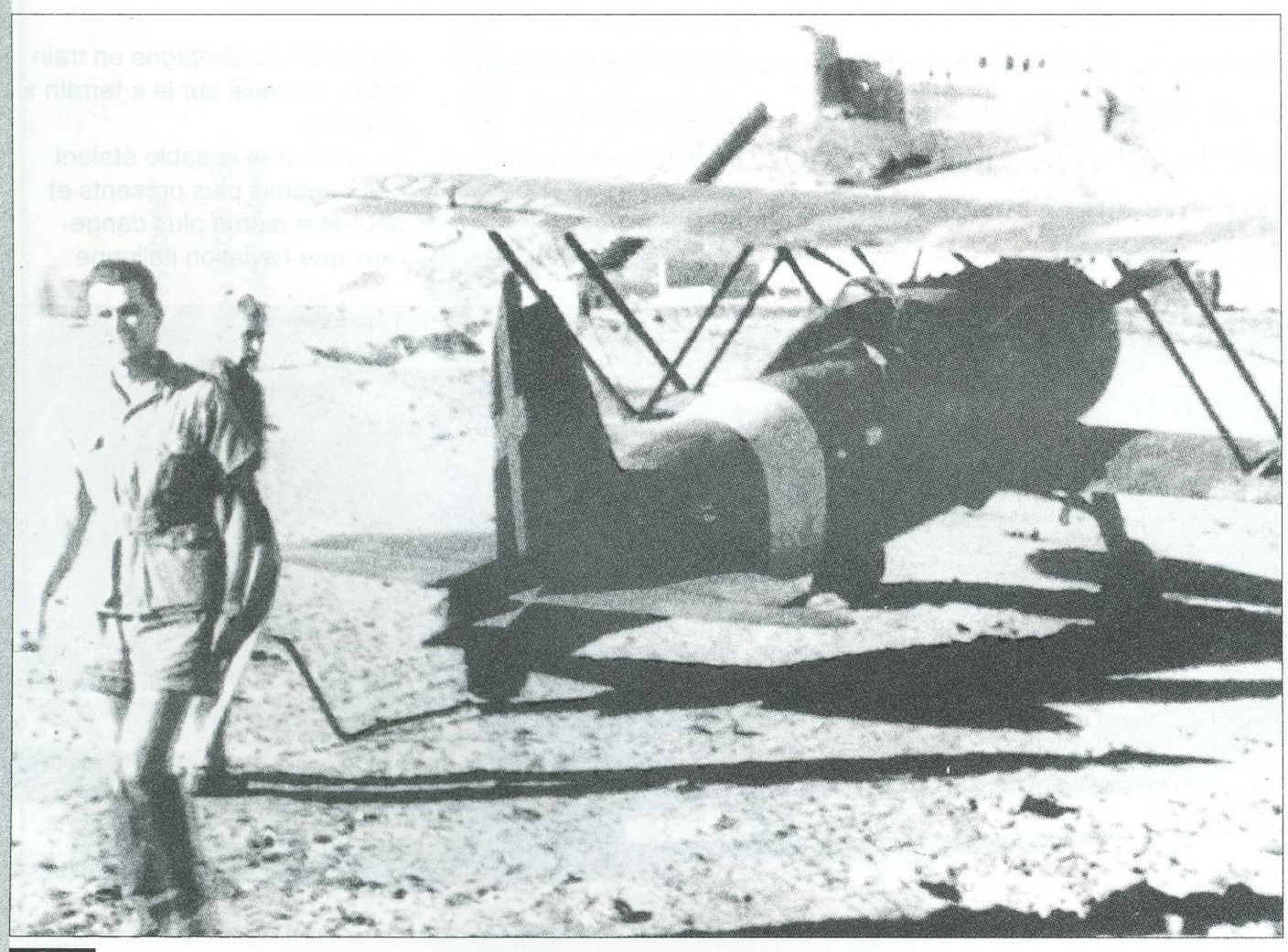
Le 26 décembre, le AR716 effectue sa première mission, la protection d'une colonne avançant à l'est d'Al Qatrun. Au-dessus de ce poste italien, le Glenn mitraille quelques véhicules.

« *Au premier passage, l'avion est atteint par la DCA. Une balle coupe le pied gauche du pilote* [adjudant Weill] *et la commande gauche du palonnier. Le pilote, qui perd beaucoup de sang, a encore la force de redresser l'avion et de demander à son observateur* [lieutenant Netter] *d'enclancher la double commande. Après quoi, il s'évanouit. L'observateur remet l'avion en ligne de vol et reprend le cap d'Uigh el-Kébir. Mais les moteurs faiblissent de plus en plus et finissent par s'arrêter complètement en vue de la base avancée. Le sous-lieutenant* [sic] *Netter, conservant son sang-froid, pique pour maintenir sa vitesse, car l'indicateur de vitesse ne marche plus; puis, il pose l'avion train rentré, sans mal pour l'équipage. On appelle d'urgence un médecin, mais il est trop tard, l'adjudant Weill a perdu trop de sang et meurt quelques minutes après* ».

L'avion est irréparable. Il ne reste donc plus que le BJ428, qui mène à bien plusieurs missions de reconnaissance.

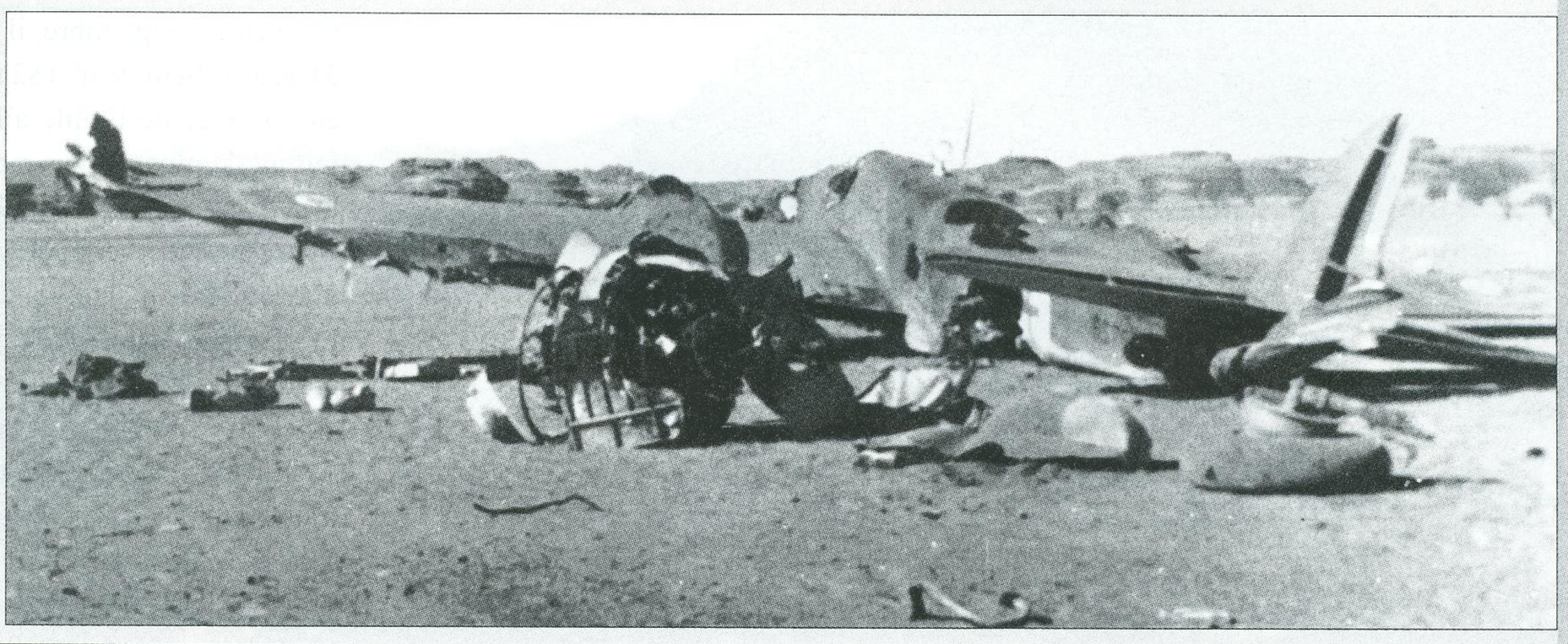
Le 9 janvier 1943, l'infatigable Glenn part à la recherche de la garnison italienne de Marzuq, 140 hommes, qui effectue un « repli stratégique » en direction du nord. Il la retrouve à 70 km au nord de Marzuq, effectue plusieurs passes de mitraillage et largue un message lesté enjoignant aux soldats de se rendre. Aussitôt, les Italiens posent leurs armes et agitent des mouchoirs blancs. Le capitaine Mahé fait alerter la colonne française la plus proche par radio, survole les Italiens puis part à la rencontre de la patrouille motorisée pour la guider. Une fois que celle-ci a désarmé les soldats italiens, Mahé se pose et l'équipage assiste au dénombrement.

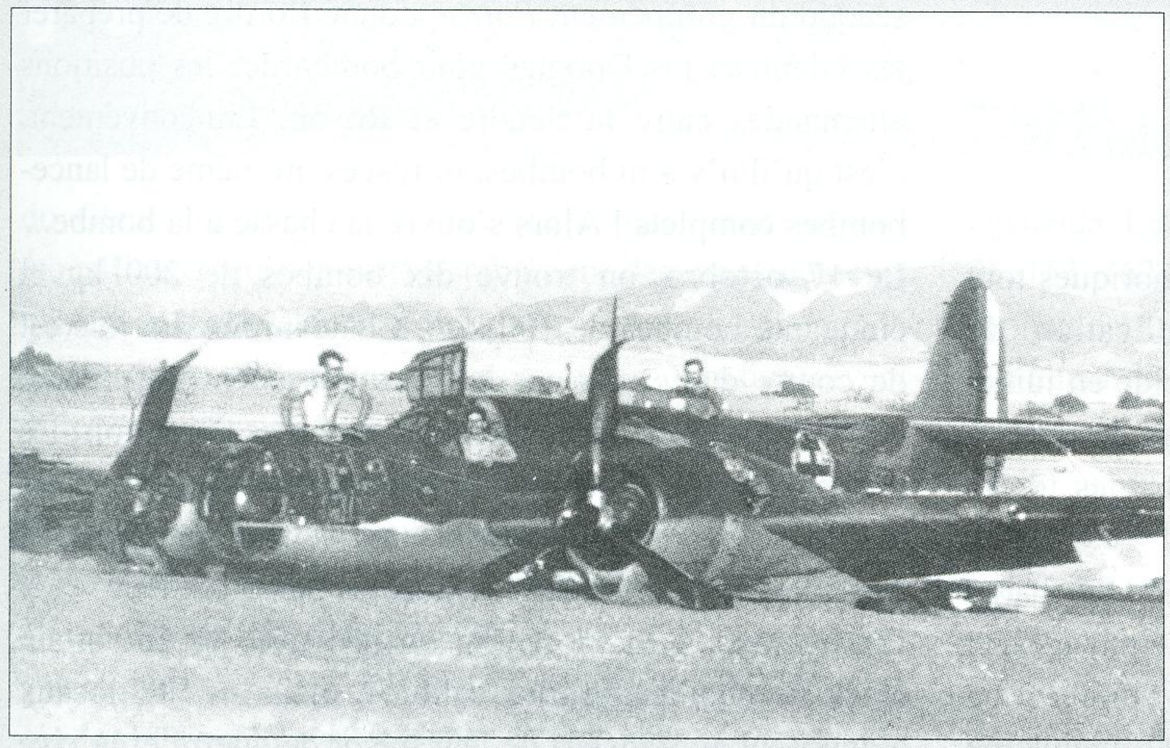
Le 6 janvier, le Glenn n° 109 arrive en renfort. Le 19 janvier, le BJ428 effectue sa dernière mission de la campagne. Trois jours plus tard, les trois derniers Blenheim et les deux Glenn sont rassemblés à Sebha et fondus au sein d'une seule escadrille. Le 4 avril, le *Bretagne* gagne Ben Gardanne où il touche le Glenn AH292. Trois mois plus tard, le AH292 et le BJ428 sont convoyés en Syrie où le groupe doit être reconstitué. Le 13 octobre 1943, le BJ428 est détruit au cours d'un accident près de Rayack et un mois plus tard, les équipages sont envoyés à l'instruction pour être transformés sur B-26 Marauder.

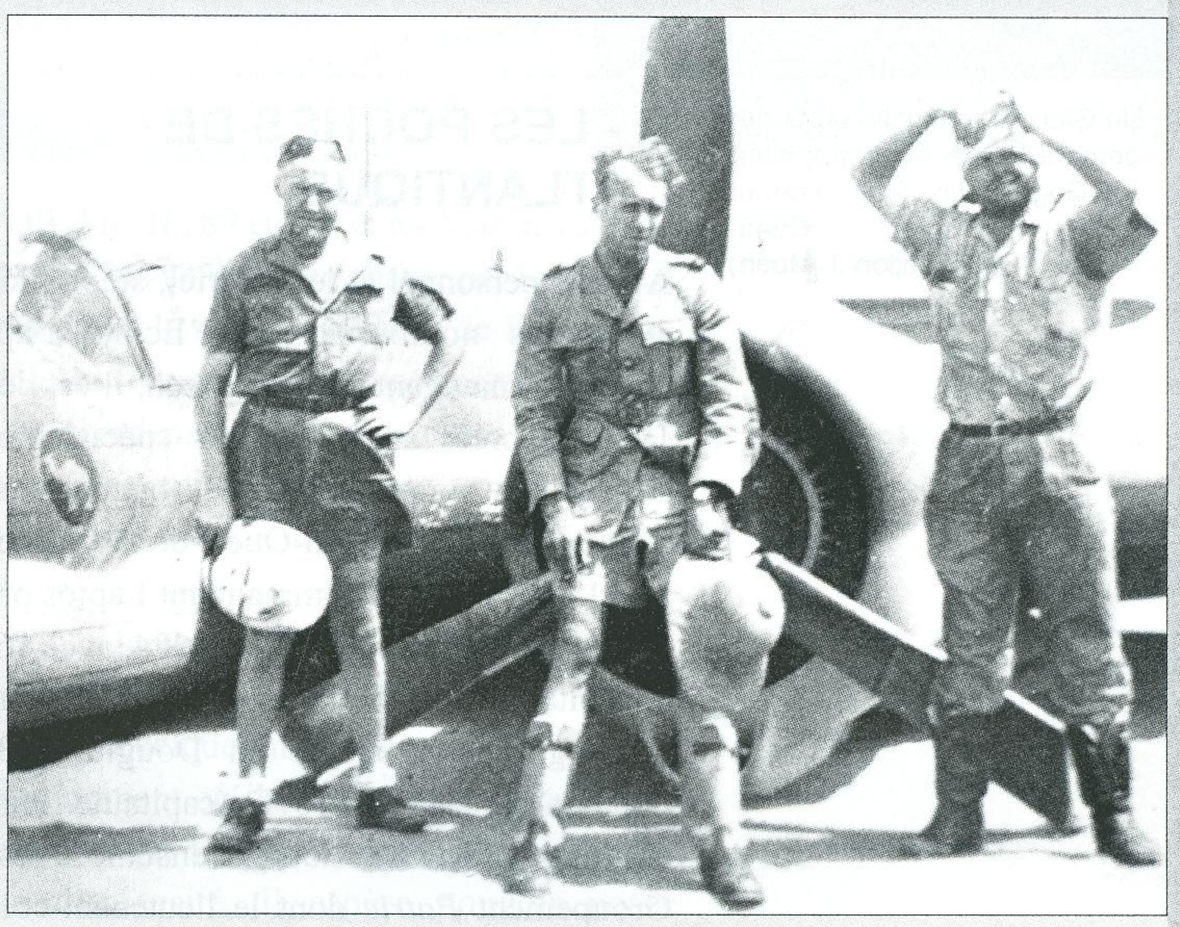


Le Fiat CR.42 capturé par les Français à Sebha, dont on aperçoit le fort, objet de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardement de la part du groupe *Bretagne*. L'appareil avait été abandonné le 4 janvier 1943 par la 26ª *Squadriglia* du *Battaglione Aviazione Sahariana*. (SHAA)

Ci-contre : l'épave du BS765 après son décollage raté de Zouar, le 5 novembre 1942. Les deux mitrailleurs sont blessés et l'un d'eux décèdera quelques jours plus tard des suites de ses blessures. De minuscules cocardes françaises ont été repeintes par dessus les cocardes britanniques d'extrados. Cet appareil avait déjà été accidenté par le capitaine Noël, le 10 août 1941, à l'atterrissage à Moussoro (Tchad).

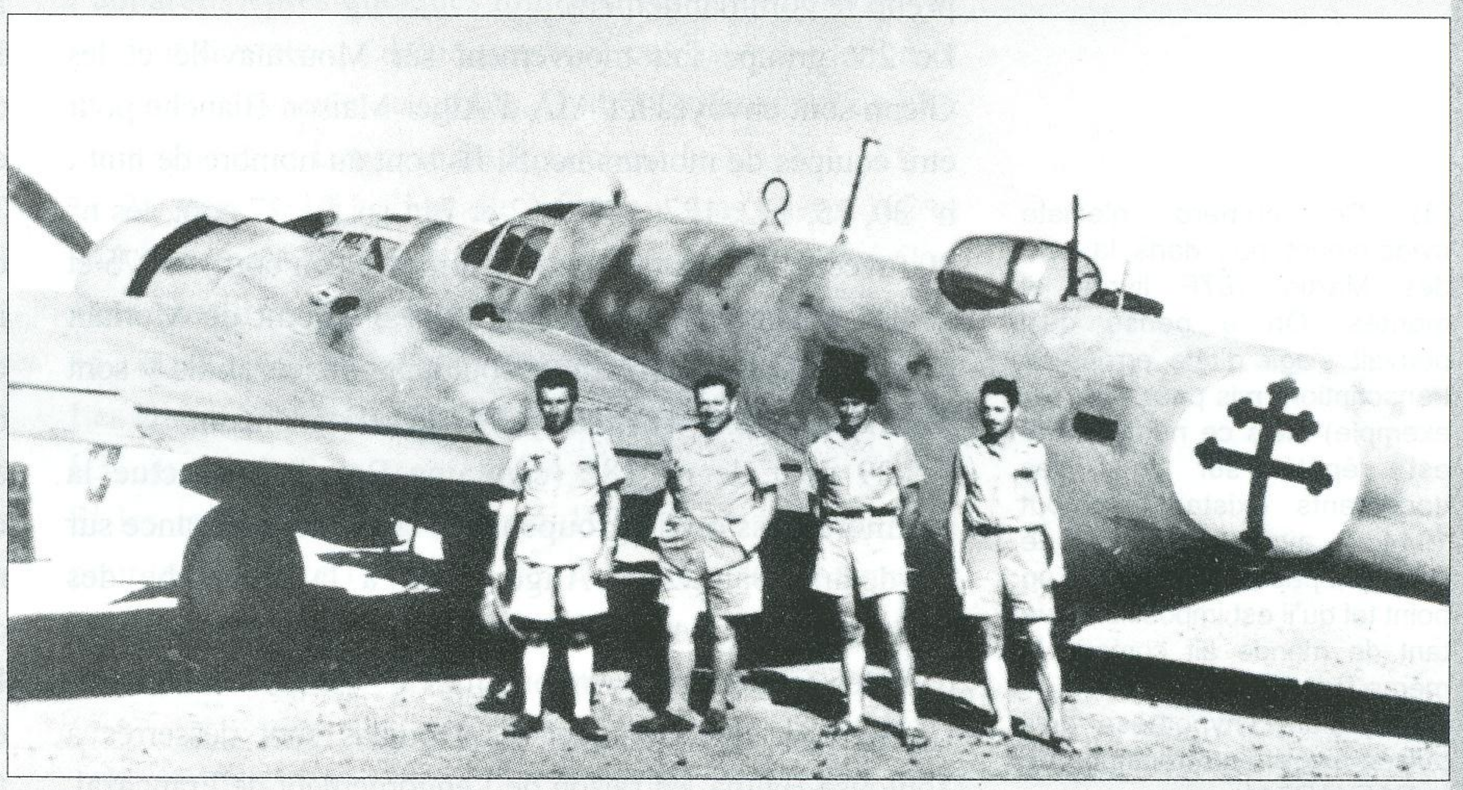






Ci-dessus et ci-contre : le MQ228 après sa mésaventure du 3 mars 1942. Posé sur le ventre, l'avion est quasiment intact, mais il passera près de six mois au parc de Bangui à attendre la livraison d'hélices neuves. Ci-contre, le lieutenant Court (au centre), entouré de deux membres de son équipage.

Ci-contre :
le Glenn n° 109 avait été abandonné à Libreville par le GB I/62 après la courte campagne au Gabon et récupéré par les Français libres. Il servira essentiellement pour les liaisons au profit du commandant des FAAFL, le colonel Carretier (deuxième à gauche sur la photo).



Ci-dessous :
le MQ228, probablement à Fort-Archambault, avant la première campagne du Fezzan, début 1942. Pour des raisons administratives, cet appareil avait reçu un *serial* de type RAF, qui avait été peint sur le fuselage et qui ne correspond strcitement à rien.

Un Glen non identifié du Groupement *Patrie*, photographié à Cognac, fin 1944 ou début 1945.
(Collection J. Mutin)

V - LES POCHES DE L'ATLANTIQUE

Avec le personnel et le matériel, sinon pléthoriques tout au moins nombreux, de l'École d'application du personnel navigant de Marrakech, il est décidé en juillet 1944 de créer une formation spécialement destinée à l'appui des troupes FFI qui se battent contre les forces allemandes dans le Sud-Ouest de la France.

Le 11 août 1944, le commandant Lapios prend en charge un groupe équipé en Douglas A-24, avec 16 équipages, et le capitaine Bataillé un groupe dit « moyen porteur » ou « 2ème groupe », équipé en Douglas DB-7 (capitaine Ollivier) et Martin 167F (capitaine Pialat), avec 13 équipages. Le 18 août, l'ensemble est intégré au Groupement *Patrie* dont le lieutenant-colonel Morlaix, prend le commandement.

Le 2ème groupe fait mouvement sur Mouzaïaville et les Glenn sont envoyés à l'AIA d'Alger-Maison Blanche pour être équipés de moteurs neufs. Ils sont au nombre de huit : n° 30, 75, 112, 127, 153, 162 et 744 (3). Le 27 août, les n° 30 (avec le lieutenant-colonel Morlaix à son bord), n° 75 et n° 182 (avec le commandant Navès, adjoint de Morlaix comme passager) arrivent à Toulouse-Francazal. Ils y sont rejoints par les n° 127, 162 et 744 le surlendemain.

Le 29 août, le n° 182 (capitaine Bataillé) effectue la première mission du groupement, une reconnaissance sur Bordeaux, Saintes et Angoulême, à la recherche des colonnes ennemies en fuite, dont certaines sont repérées dans les faubourgs d'Angoulême.

Le 30 août, les Glenn et les Douglas sont desserrés à Toulouse-Balma, en raison de l'engorgement de Francazal. Les missions se succèdent au rythme d'une ou deux par jour. Elle se divisent en trois catégories : les reconnaissances au profit des Forces aériennes du Sud-Ouest, les liaisons entre les différents états-majors (Paris, Toulouse, Alger...) et la recherche de terrains mieux adaptés au départ de missions offensives. À ce titre, plusieurs bases sont visitées, comme Orly et Dreux, encombrées, Tours, inutilisable, Caen et Angers, trop petites.

Le 9 septembre, le n° 744 (lieutenant Casanova) largue des tracts au-dessus de la pointe de Graves. La *flak*, installée au Verdon, salue l'appareil au passage. À bord se trouve un journaliste et cette mission sera largement commentée dans les grands quotidiens nationaux les jours suivants.

(3) Ce numéro n'existe évidemment pas dans la liste des Martin 167F livrés et montés. On a pensé qu'il pouvait s'agir d'une erreur de transcription (mis pour 144, par exemple) mais ce numéro 744 est répété sur tous les documents existants, d'août 1944 à avril 1945 (lorsque l'appareil passe au GLAM) à un point tel qu'il est impossible que tant de monde ait commis la même faute de frappe.
Reste alors l'hypothèse qu'il puisse s'agir d'un transfuge de la RAF (AR744).

Ce même 9 septembre, il est décidé d'envoyer les Glenn à Cazaux. Seul, le n° 182 reste à Toulouse pour des essais en vol avec de l'huile allemande (l'huile américaine se faisant de plus en plus rare).

Le 13 septembre, deux Glenn et deux DB-7 s'installent à Bourges, mais comme il n'y a ni essence ni huile d'aviation, leur séjour y sera de courte durée.

Le n° 162 (capitaine Pialat) est mis à la disposition du 1er groupe (A-24), comme avion de reconnaissance photo. Il doit être équipé d'une caméra Fairchild par les Américains. Il est échangé le 19 octobre contre le n° 75 (lieutenant Leclère) car celui-ci, à l'inverse du n° 162, est déjà partiellement équipé du bâti.

Le 11 octobre, le commandant Navès, commandant en second du groupement *Patrie*, donne l'ordre de préparer les Glenn et les Douglas pour bombarder les positions allemandes entre la Seudre et Royan. L'inconvénient, c'est qu'il n'y a ni bombes, ni fusées, ni même de lance-bombes complets ! Alors s'ouvre la chasse à la bombe...

Le 17 octobre, on trouve dix bombes de 200 kg et cinquante bombes de 100 kg à Châteauroux. La joie est de courte durée, car ces bombes possèdent un crochet d'attache fixe, ce qui les rend inutilisables. Toutefois, les mécanos s'entêtent et on procède à des essais sur un DB-7. Ceux-ci se révélant satisfaisants, le capitaine Bataillé demande la modification de tous les lance-bombes.

Entre-temps, à St Florentin, on découvre un important stock de bombes de tous calibres, mais les FFI locaux s'opposent au transfert de leur trésor de guerre et la vive discussion qui s'ensuit manque de tourner au vinaigre. Les FFI finiront par céder et les premières bombes arriveront au groupement le 21 décembre.

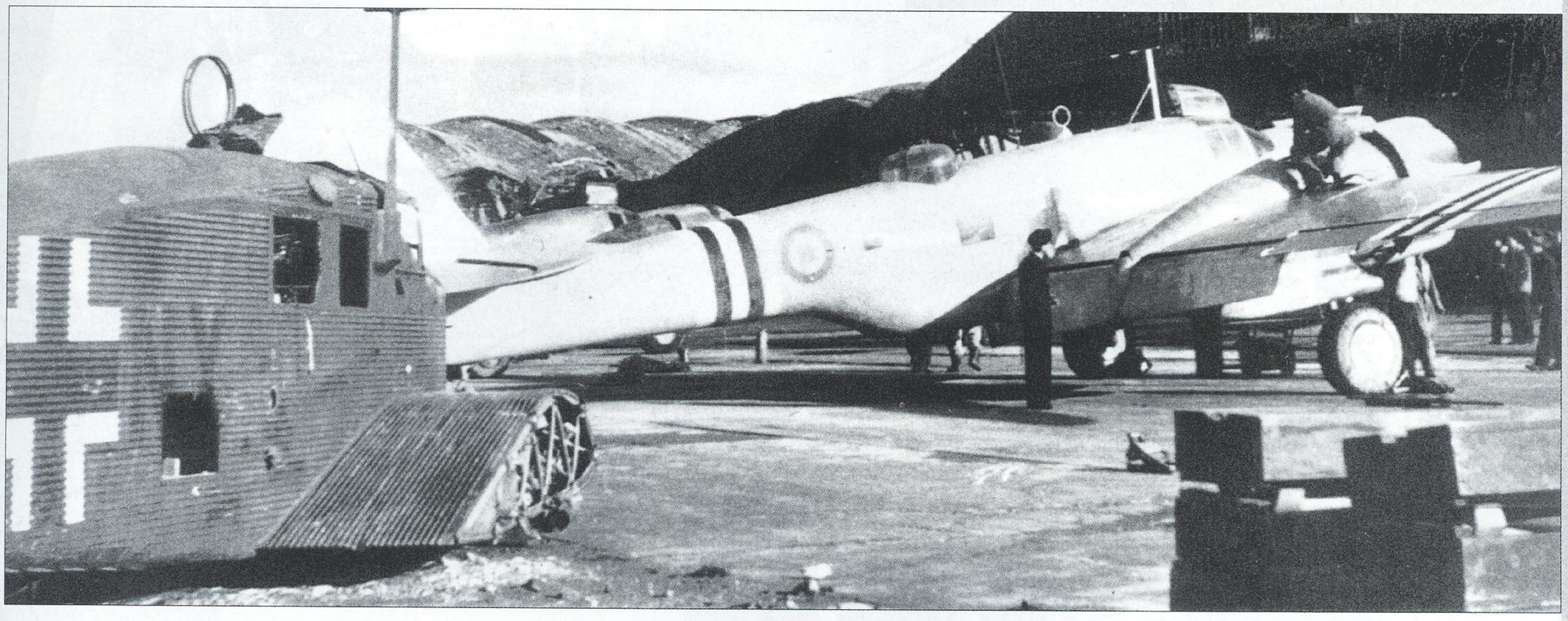
Le 19 octobre, le groupe apprend qu'il est baptisé GB II/18 *Béarn*. Le 26 octobre, trois DB-7 et le Glenn n° 127 (capitaine Bataillé) sont envoyés à Cognac pour entreprendre les premières missions de bombardement. Toutefois, le groupement *Patrie* se heurte à une énorme difficulté. En raison d'une certaine confusion ambiante, il est impossible de coordonner les actions aériennes avec celles des forces terrestres. L'activité du groupement doit donc se borner à effectuer des bombardements ponctuels sur les poches tenues par les Allemands, sans concertation préalable avec les forces terrestres (si ce n'est pour demander l'évacuation des civils des villages qui seront pris pour cibles).

Le 28 octobre se déroule le premier bombardement, effectué par trois DB-7. Le 31 octobre, le n° 75 qui a traîné pendant plus de huit jours sur différents terrains (jusqu'à Arlon, en Belgique) pour recevoir une caméra Fairchild de la part de l'USAAF, revient bredouille.

Le 9 novembre, le groupe apprend que sa dénomination est changée en GB I/34 *Béarn* et le lendemain, il est affecté à la base de Cognac où il s'installe avec quatre DB-7 (n° 18, 63, 99 et 129), un Bf 110 (n° 3), un Mauboussin et sept M.167F (n° 30, 75, 127, 153, 162, 182 et 744).

Le 20 novembre, le I/34 déménage une nouvelle fois et prend ses quartiers à Bordeaux-Mérignac, où les n° 30, 162 et 744 reçoivent un lance-bombes de type S et le n° 75 est enfin équipé d'une caméra Fairchild (qui ne fonctionne pas, comme le démontre la mission du 12 décembre !).

Le 13 décembre se déroule la première sortie offensive



Un Glenn du I/34 *Béarn* à Bordeaux-Mérignac, fin 1944.

du Glenn, lorsque les n° 162 (capitaine Pialat) et 744 (sous-lieutenant Schmitt) bombardent des emplacements de *flak* au sud-est de Royan.

Les missions se poursuivent au cours des jours qui suivent et le 7 janvier 1945, le n° 30 décolle à 15h30 pour une reconnaissance entre Royan et la pointe de Grave. L'appareil est aperçu pour la dernière fois à 16h50 par le poste d'observation de la pointe de Richard, volant à basse altitude au milieu d'éclatements de DCA. Il prend feu et s'abat dans la région de Talais (à quelques kilomètres du Verdon). Il explose en arrivant au sol, entraînant ses cinq occupants dans la mort (capitaine Bourdier, chef de bord et observateur, capitaine Dorsinfand, de l'état-major des forces aériennes de l'Atlantique, sous-lieutenant Retru, pilote, sergent-chef Porcher, mécanicien, et sergent Gros, radio). Ils sont enterrés au cimetière de Soulac par les Allemands avec les honneurs militaires. L'avion a été abattu par une vedette armée de canons de 20 mm.

Le 20 janvier arrive un détachement du GB I/31 *Aunis*, sous les ordres du capitaine Sautier. Le I/34 *Béarn* étant appelé à être transformé sur B-26 Marauder, il est prévu qu'il reverse ses Glenn et Douglas au I/31, qui est alors exclusivement équipé en Junkers 88. L'instruction commence le 23, tandis que que le I/34 poursuit ses missions. Il effectue sa dernière, avec trois DB-7 et les Glenn n° 75, 162 et 182, sur la ferme de Taupignac. Le n° 153 fait un passage pour prendre des photos de l'attaque.

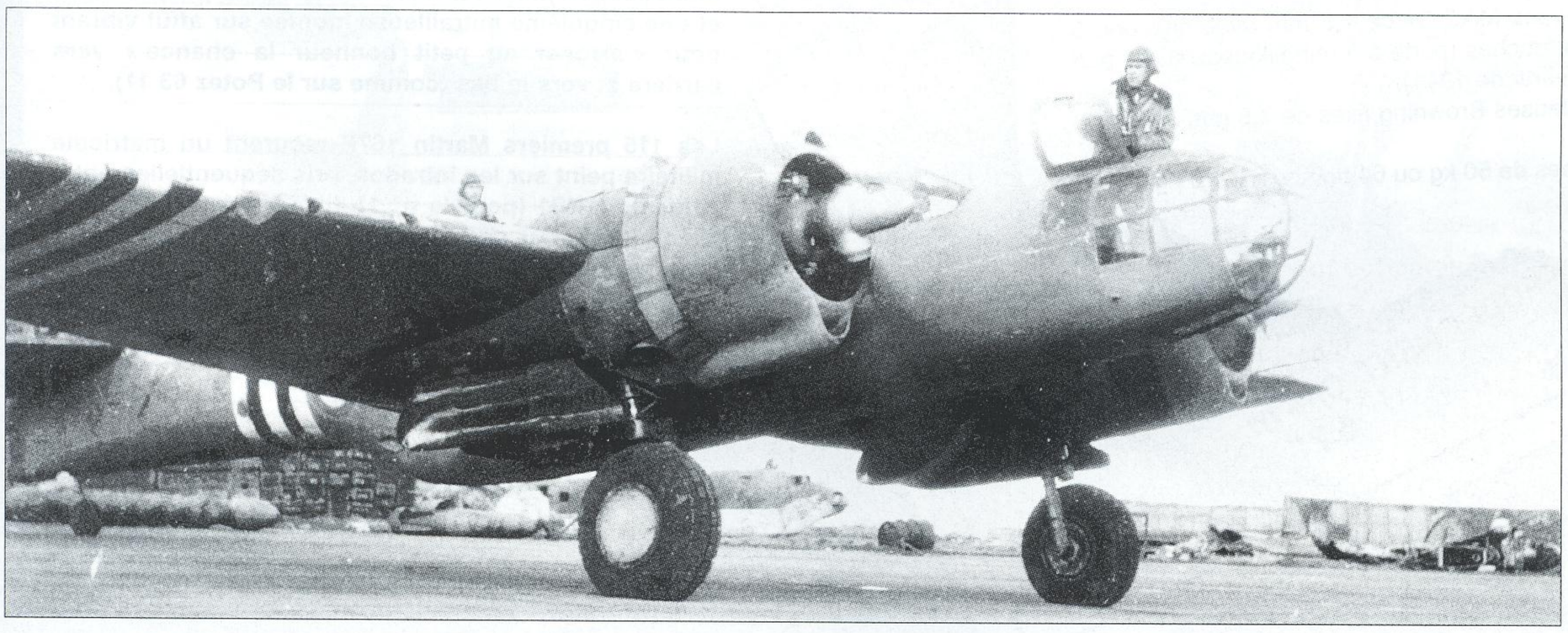
Le 20 février, les équipages du *Béarn* partent pour Djedeida. Les DB-7 n° 18, 89 et 129 et les Martin 167F n° 75, 153, 162, 182 et 744 sont pris en charge par le I/31. Le capitaine Dujols prend le commandement de l'escadrille des Glenn. Dès le 22 février, ceux-ci sont opérationnels et reprennent les bombardements sur les poches.

Le 23 mars, peu après son décollage, alors qu'il survole la région de Biscarosse, le moteur gauche du n° 75 prend feu. Sans attendre, le mécano et le radio sautent en parachute. Le pilote, le lieutenant Dumont, donne l'ordre à son observateur, l'adjudant Lentz, d'en faire autant, mais celui-ci hésite quelques instants avant de se jeter dans le vide. Au moment où il s'élance, il est retenu par le pied par Dumont, qui lui fait comprendre que le feu ayant diminué d'intensité, il espère pouvoir poser l'appareil. Après quelques minutes, les deux hommes se rendent compte qu'ils ne pourront pas sauver l'avion et décident d'évacuer ensemble. Dumont atterrit sur un pin, mais sans mal; Lentz se foule la cheville.

Le 26 mars, le I/31 s'installe à Cazaux. Les Glenn 162 et 744 effectuent l'ultime sortie sur les poches le 17 avril et dans la soirée, ils sont convoyés, en compagnie des n° 153 et 182, à Villacoublay pour être remis au GLAM.

Les Glenn ont effectué 62 sorties de guerre au sein du GB I/31 *Aunis* et 71 au sein du I/34 *Béarn*.

Si les mitrailleuses du Martin 167F se taisent une fois pour toutes en ce 17 avril 1945, la carrière de cet appareil hors du commun ne s'arrête pas là et le dernier survivant volera encore cinq ou six ans plus tard.



Le Glenn n° 75 à Bordeaux-Mérignac, fin 1944. Le terrain est encore jonché de carcasses d'avions allemands (au fond, celle d'un Fw 200C). (Collection J. Mutin)

MARTIN 167F
Caractéristiques techniques

Type : bimoteur triplace de bombardement et de reconnaissance, monoplan cantiler à aile basse.

Dimensions
Envergure : 18,69 m – *Longueur hors tout* : 14,22 m – *Hauteur totale, en ligne de vol, train sorti (hors tout)* : 5,02 m.

Devis de poids

Groupes motopropulseurs :	1 859 kg
Cellule :	2 332 kg
Équipement fixe :	699 kg
Poids à vide :	4 890 kg
Matériel d'éclairement :	15 kg
Bouteilles d'oxygène :	23 kg
Matériel d'armement :	613 kg
Équipage :	272 kg
Lubrifiant :	95 à 136 kg selon mission
Poids total :	5 898 kg

Type de Mission	Bombes (kg)	Carburant (litres)	Poids total en charge	Distance franchissable
B1	400	1 692	7 124	1 800 km
B2	800	1 400	7 344	1 500 km
A1	-	1 938	6 884	1 500 km
A2	-	2 536	7 560	2 100 km
A3	-	2 536	7 413	2 800 km

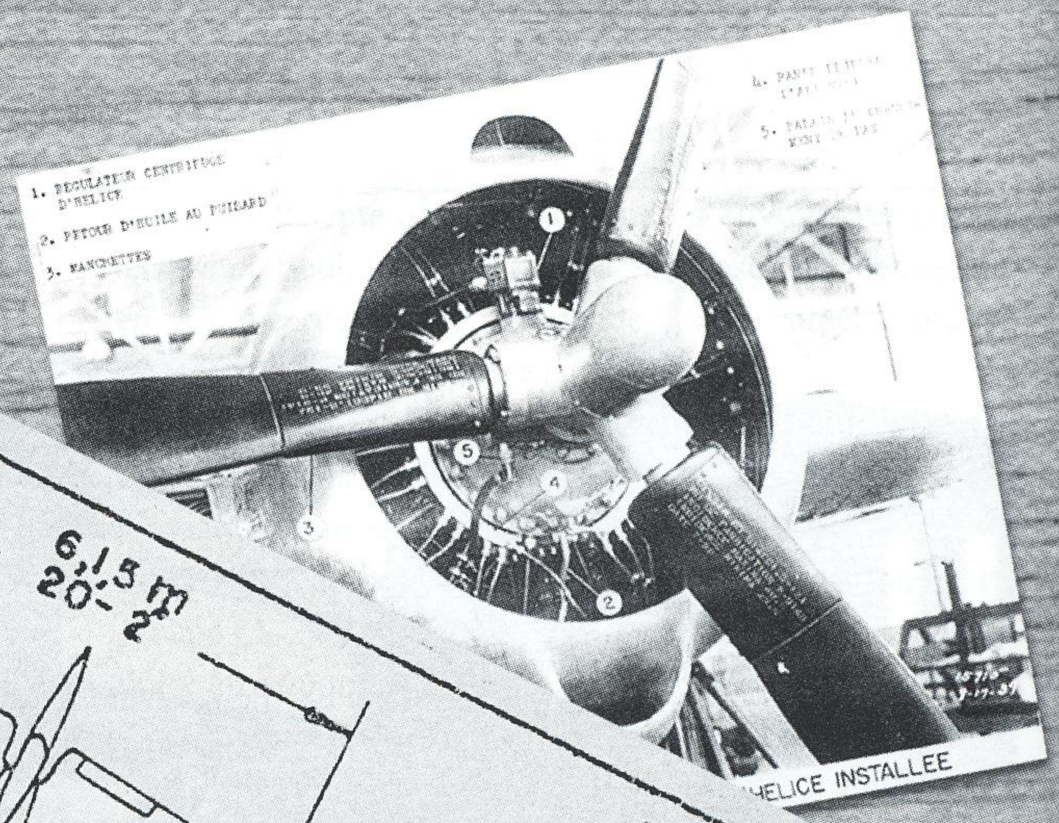
(Types de mission : B1, bombardement normal – B2, bombardement en surcharge – A1, reconnaissance photo de jour – A2, reconnaissance photo de nuit – A3, reconnaissance longue distance de jour)

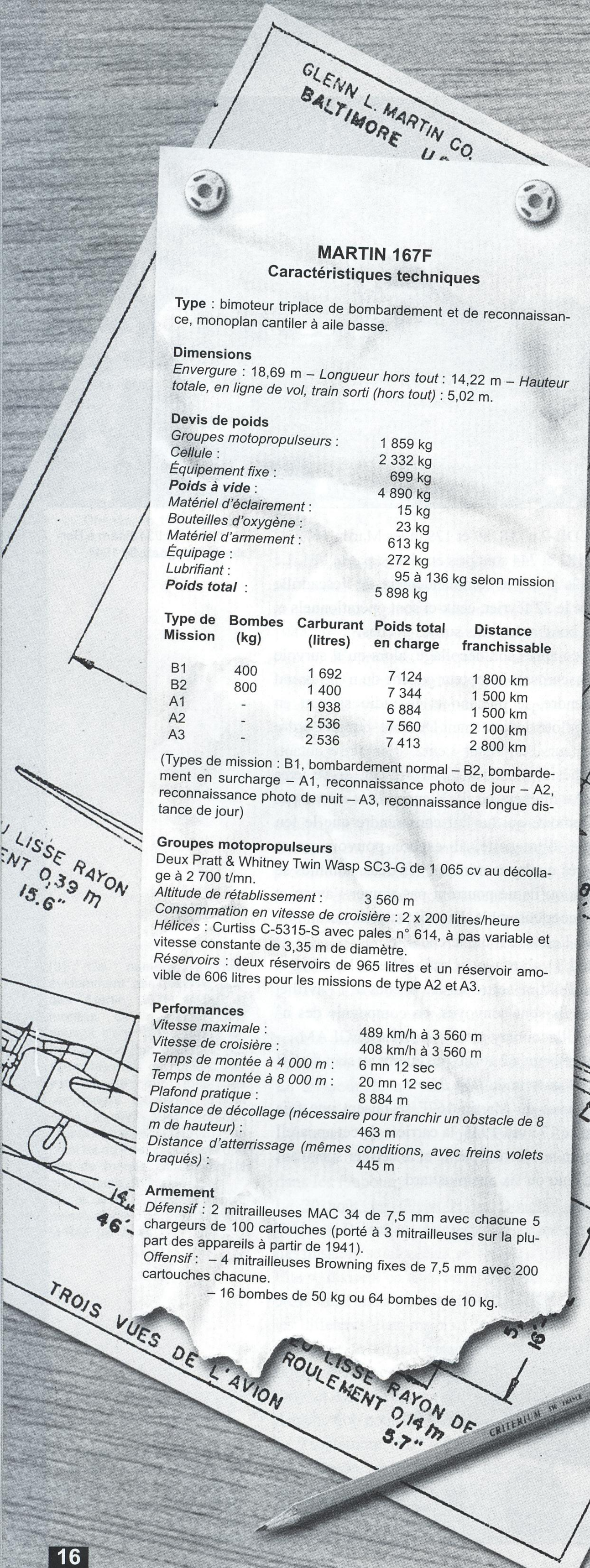
Groupes motopropulseurs
Deux Pratt & Whitney Twin Wasp SC3-G de 1 065 cv au décollage à 2 700 t/mn.
Altitude de rétablissement : 3 560 m
Consommation en vitesse de croisière : 2 x 200 litres/heure
Hélices : Curtiss C-5315-S avec pales n° 614, à pas variable et vitesse constante de 3,35 m de diamètre.
Réservoirs : deux réservoirs de 965 litres et un réservoir amovible de 606 litres pour les missions de type A2 et A3.

Performances

Vitesse maximale :	489 km/h à 3 560 m
Vitesse de croisière :	408 km/h à 3 560 m
Temps de montée à 4 000 m :	6 mn 12 sec
Temps de montée à 8 000 m :	20 mn 12 sec
Plafond pratique :	8 884 m
Distance de décollage (nécessaire pour franchir un obstacle de 8 m de hauteur) :	463 m
Distance d'atterrissage (mêmes conditions, avec freins volets braqués) :	445 m

Armement
Défensif : 2 mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm avec chacune 5 chargeurs de 100 cartouches (porté à 3 mitrailleuses sur la plupart des appareils à partir de 1941).
Offensif : – 4 mitrailleuses Browning fixes de 7,5 mm avec 200 cartouches chacune.
– 16 bombes de 50 kg ou 64 bombes de 10 kg.





BLOC-NOTES

Les Glenn français furent utilisés, en règle générale, avec un équipage de trois hommes dans l'armée de l'Air et avec un équipage de quatre hommes (un mécanicien faisant également office de mitrailleur inférieur) dans l'aéronautique Navale, ainsi que chez les Français libres.

Comme dans tous les bombardiers français, le chef de bord n'était pas le pilote, mais l'observateur (qui avait les qualifications de pilote). Au sein du groupe *Bretagne*, cette habitude cohabitera avec la coutume anglaise qui veut que le pilote soit aussi le *skipper*.

Au combat, le Glenn se révèle être un avion endurant, en grande partie grâce à des moteurs exceptionnellement fiables, facile d'entretien et peu vicieux, sauf en cas de décollage et d'atterrissage par vent de travers.
Cependant, dès 1941, ses performances s'avèrent nettement insuffisantes. Il est en outre mal armé offensivement, puisqu'il ne peut pas emporter de bombes d'un calibre supérieur à 50 kg et se montre très vulnérable aux armes de petit calibre, car dépourvu de blindage et de réservoirs auto-obturants.

Son armement défensif fut jugé totalement inadéquat et, dès mars 1941, les marins montèrent un affût jumelé de MAC 34 dans le poste de tir supérieur. L'armée de l'Air modifia un certain nombre de ses appareils en 1942 pour porter l'armement défensif à deux mitrailleuses jumelées dans chacun des postes de tir et une cinquième mitrailleuse montée sur affût vibrant pour « arroser au petit bonheur la chance » vers l'arrière et vers le bas (comme sur le Potez 63.11).

Les 115 premiers Martin 167F reçurent un matricule militaire peint sur les intrados, pris séquentiellement à partir de U-101 (pour le n° 1). L'usage fut rapidement abandonné pour des raisons de sécurité et la plupart des matricules déjà peints furent effacés. Toutefois, en 1944, on trouve des appareils portant toujours le leur.

Glenn détails

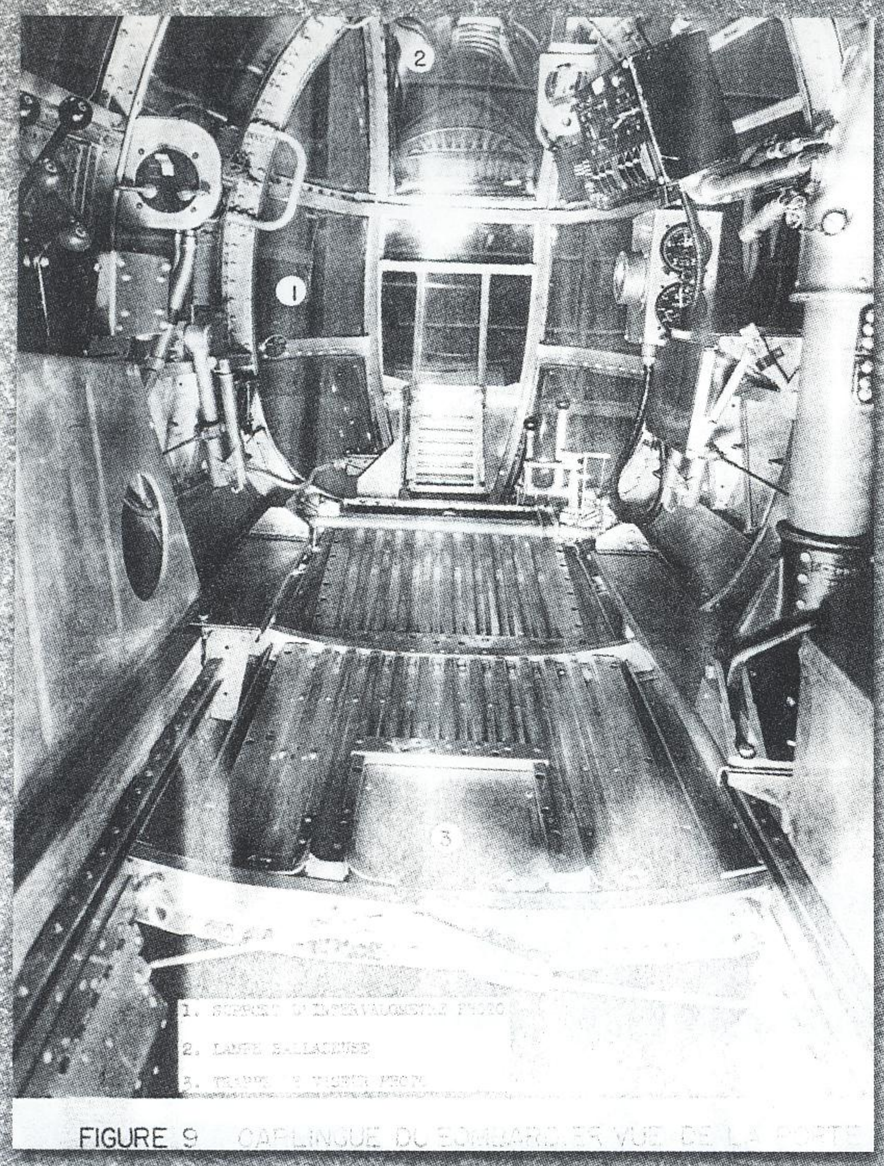
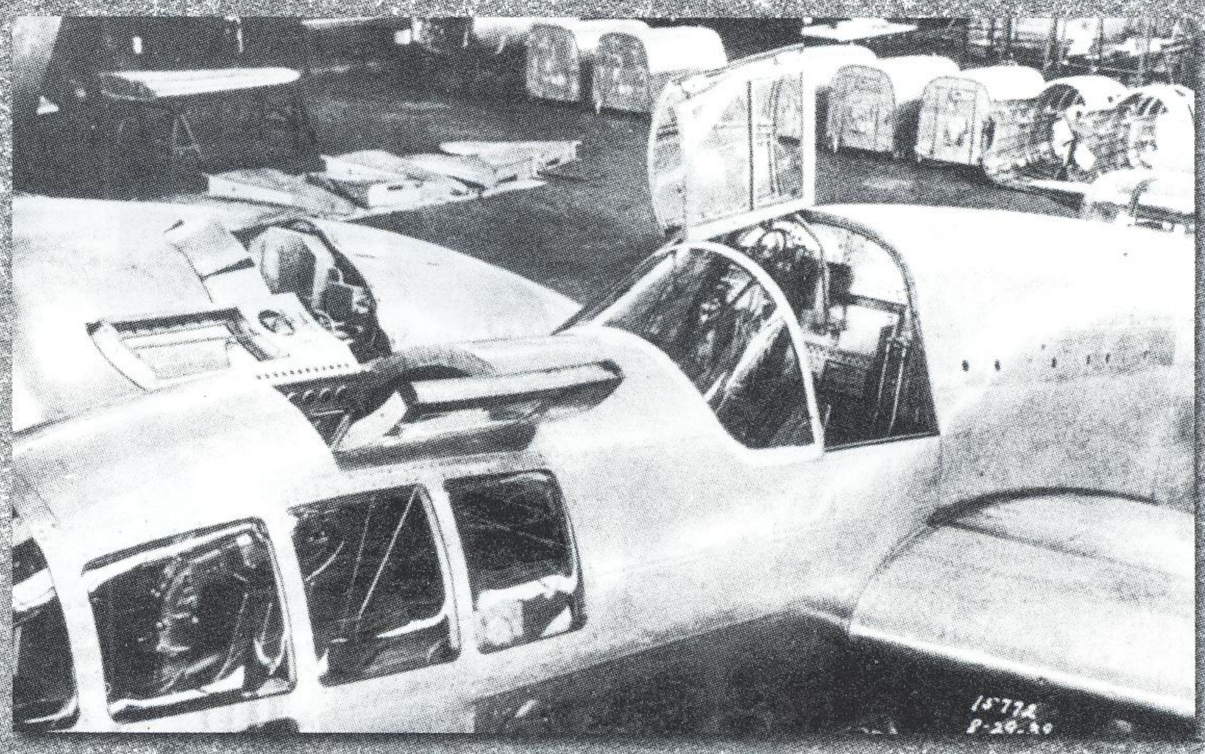


FIGURE 9 CARLINGUE DU BOMBARDIER VUE DE LA POINTE



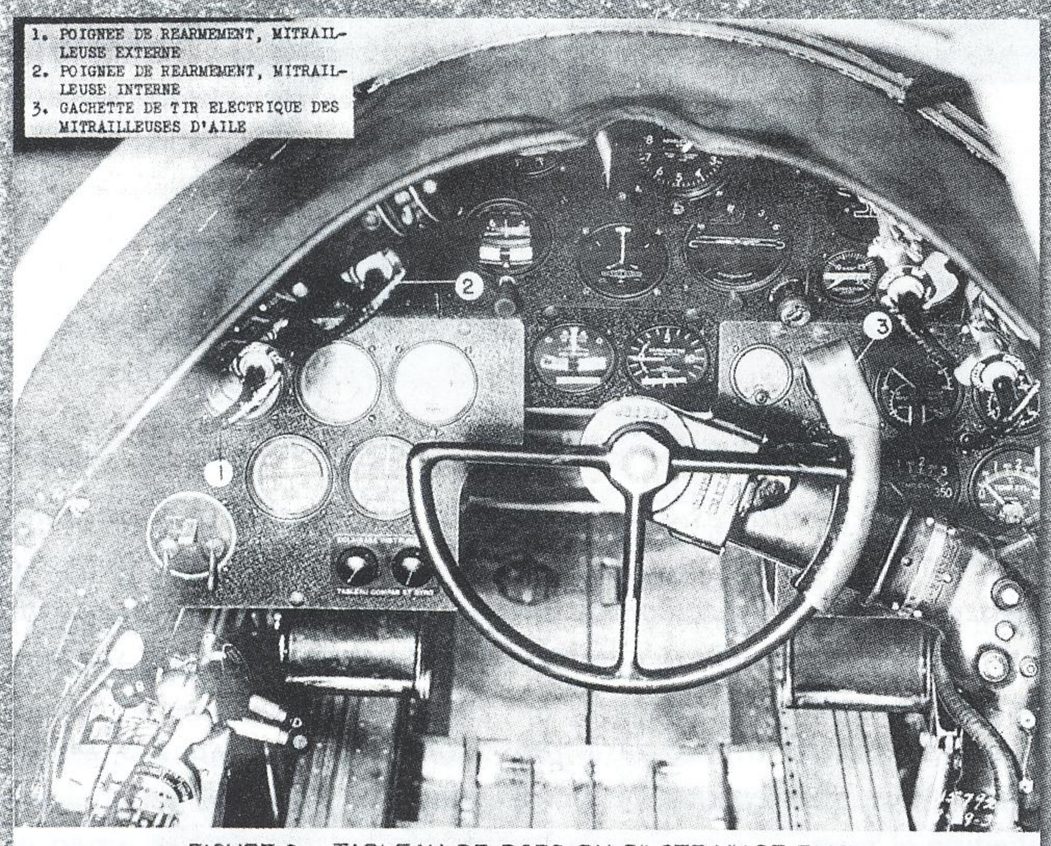


FIGURE 6 TABLEAU DE BORD DU PILOTE, VU DE FACE

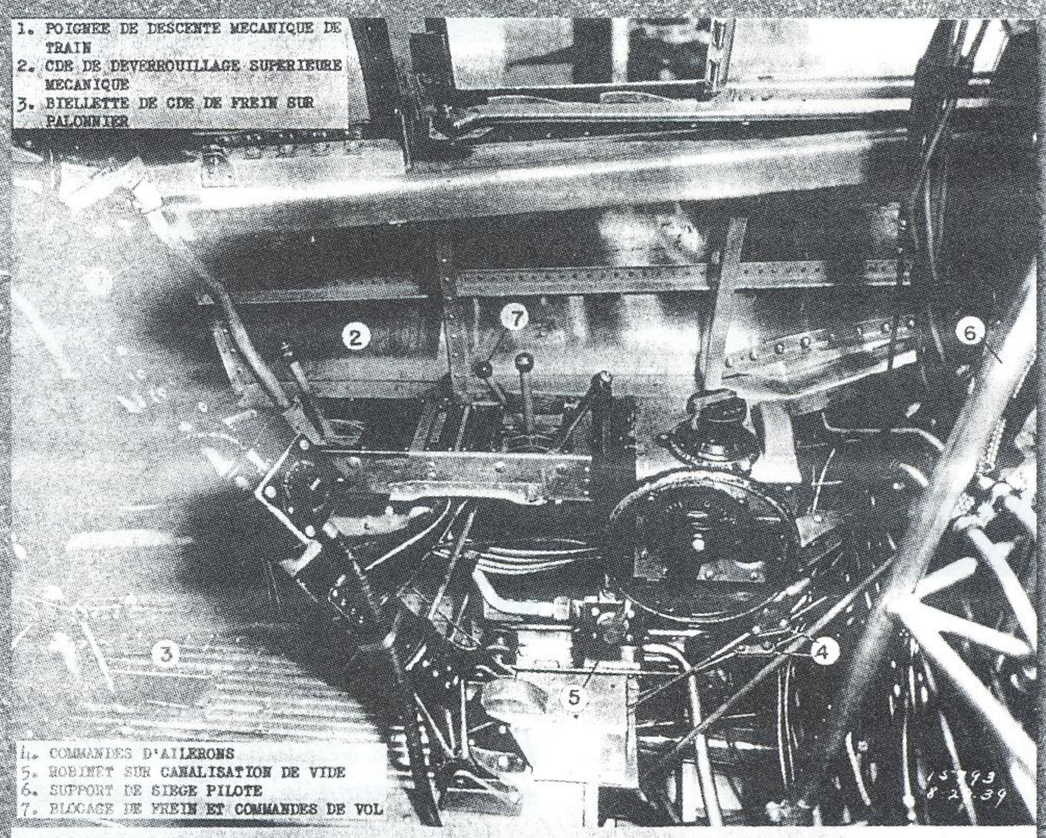


FIGURE 7 CARLINGUE DU PILOTE, SIEGE ENLEVE, COTE DROIT

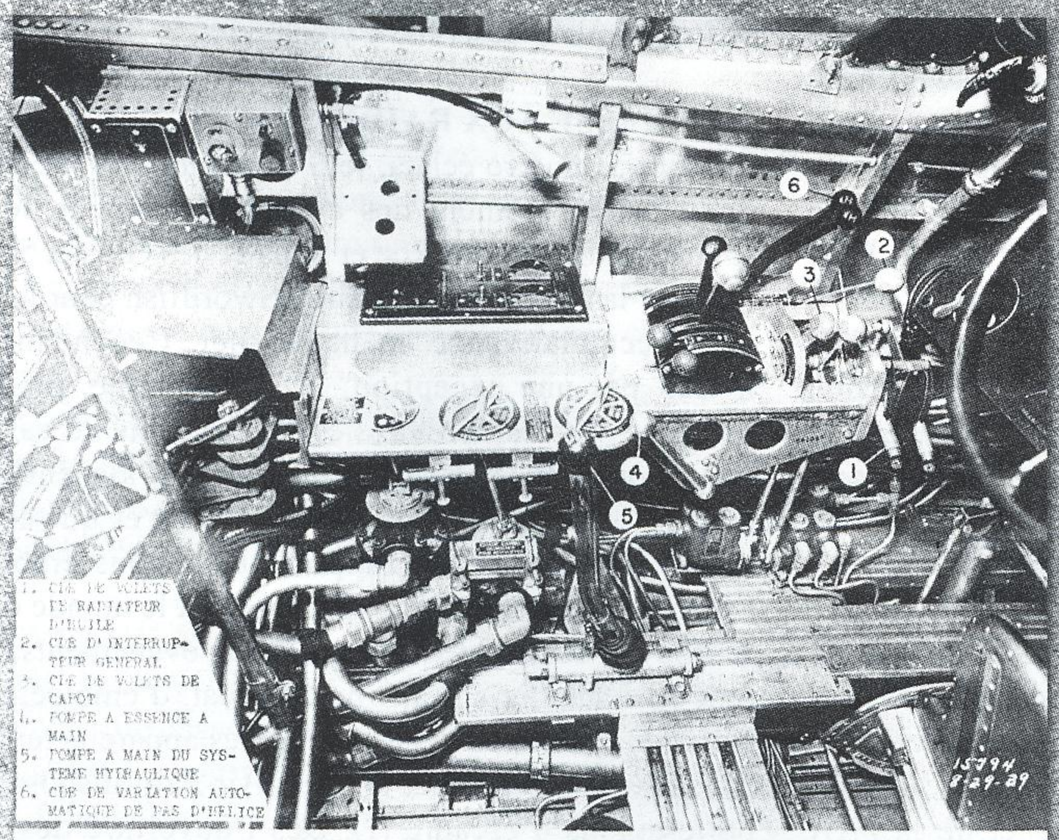


FIGURE 8 CARLINGUE DU PILOTE, SIEGE ENLEVE, COTE GAUCHE

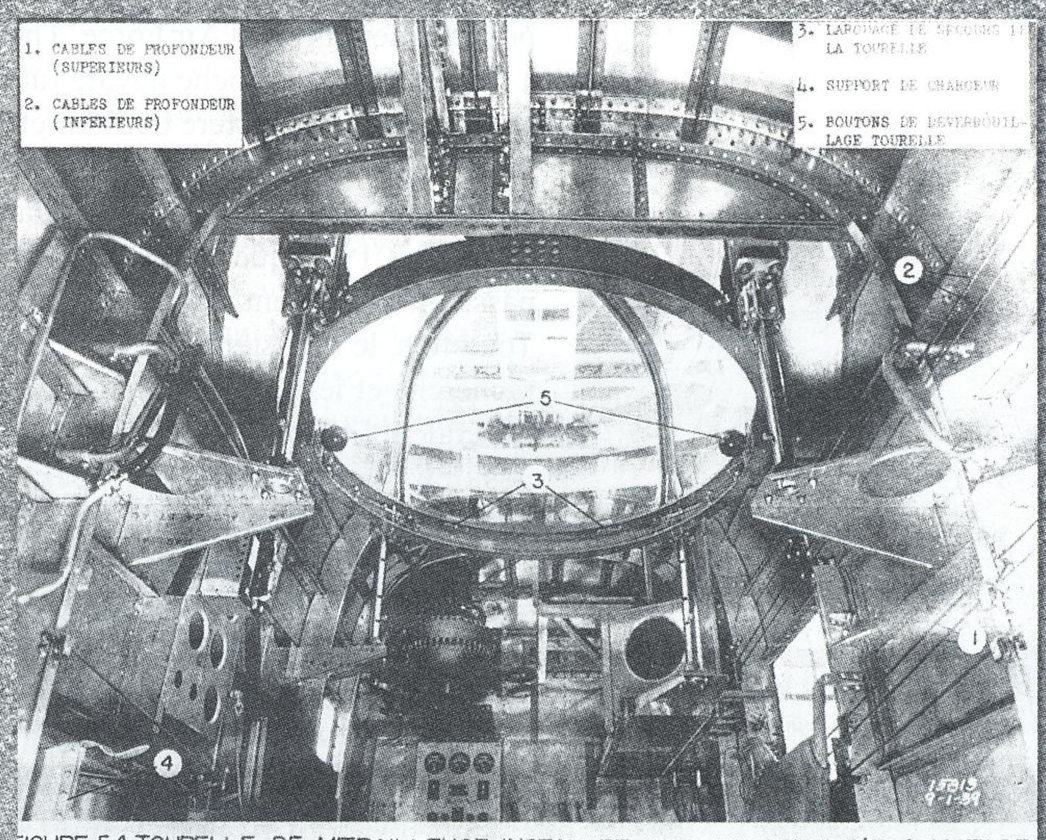
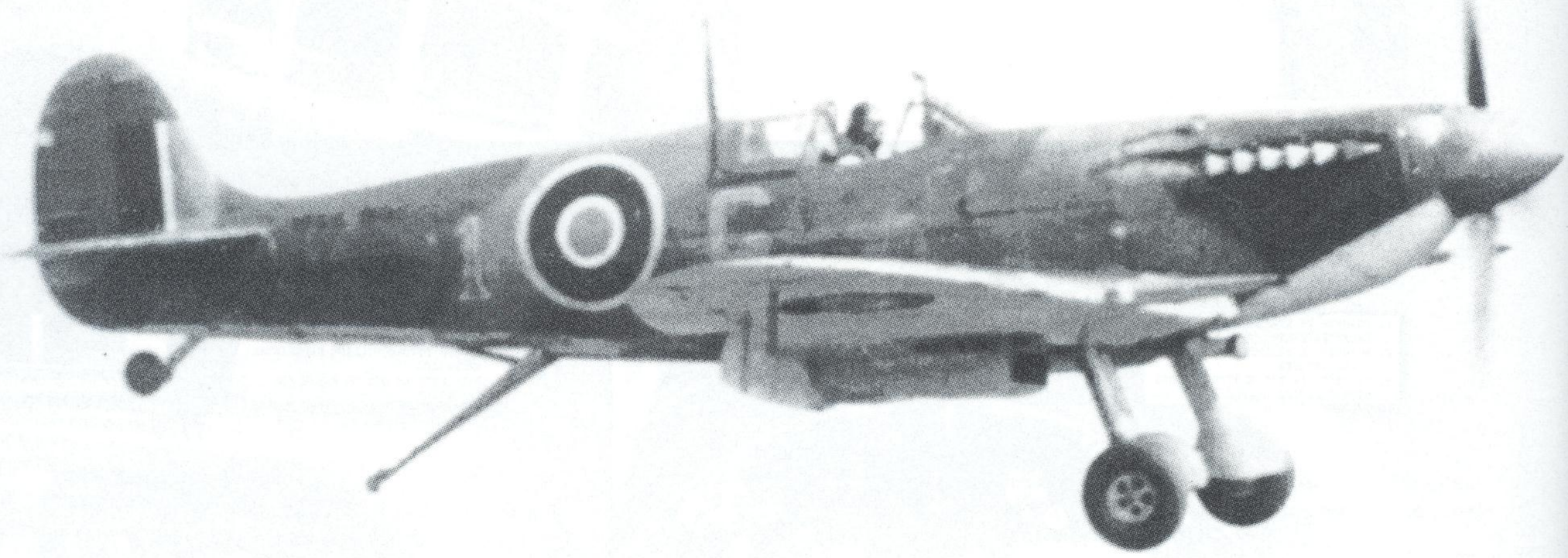


FIGURE 54 TOURELLE DE MITRAILLEUSE INSTALLEE, AVEC DISPOSITIF D'ESCAMOTAGE



John Driscoll

Si l'on excepte quelques opérations spectaculaires, comme le raid sur Tarente ou l'attaque contre le Tirpitz, *la Fleet Air Arm est restée dans l'ombre de la Royal Air Force. Son lot quotidien n'avait sans doute pas de quoi remplir les gazettes : escorte de convois, appui des troupes au sol, reconnaissance photographique... Elle débuta la guerre avec un matériel totalement périmé et ne dut ses succès qu'au courage et à la persévérance de ses équipages.*

En toutes circonstances, la Fleet Air Arm se montra digne des noms dont elle baptisa ses porte-avions : « courageuse », « indomptable », « infatigable » et, finalement... « victorieuse ».

Les origines de la Fleet Air Arm remontent au 13 avril 1912, lorsque fut créé le *Naval Wing* du Royal Flying Corps, rebaptisé un mois avant la Grande guerre, Royal Naval Air Service. Le 1er avril 1918, le RFC et le RNAS fusionnèrent pour former la Royal Air Force. Théoriquement subordonnée à l'Amirauté, la branche navale fut l'objet de disputes incessantes entre le ministère de l'Air et celui de la Marine. Le 1er avril 1924, elle devint la Fleet Air Arm of the Royal Air Force, une dénomination qui voulait tout dire. Ce ne fut que le 24 mai 1939 que la dispute fut tranchée et que la FAA passa intégralement sous le contrôle de l'Amirauté.

Toutefois, le ministère de l'Air conservait la mainmise sur la recherche et le développement, la production et l'inspection générale. L'Amirauté ne pouvait que s'incliner devant cette position dominante qui favorisera la RAF, comme on peut s'en douter.

De par la nature même de ses missions, l'aéronavale anglaise avait besoin d'avions très spécifiques, mais on trouve dans son inventaire des modèles communs à ceux de la RAF, avec parfois pour seule différence la « navalisation » des équipements. Avec son indépendance, la FAA avait obtenu la concession de nombreuses bases terrestres. De ce fait, le champ respectif d'intervention de la RAF et de la FAA demeurait assez flou, les deux services ayant tendance à se « marcher sur les pieds ». Car, la RAF n'avait pas renoncé à chasser le sous-marin ou le navire de surface et son *Coastal Command* avait tous les attributs d'une véritable aviation aéronavale à la seule différence qu'elle ne disposait pas de porte-avions. À l'inverse, on retrouvera des unités de la FAA basées en plein désert de Cyrénaïque.

LA CHASSE AUX RAIDERS

Lorsque la guerre éclata, le 3 septembre 1939, la FAA alignait principalement des avions totalement démodés, à savoir des Blackburn Roc et Skua et des Gloster Sea Gladiator pour la chasse, et des Fairey Swordfish pour le torpillage et la reconnaissance en haute mer. Cependant, la FAA n'était pas une exception; à cette époque, pratiquement toutes les forces aéronavales étaient dans ce cas. On estimait alors que les avions embarqués n'avaient pas à être engagés contre des objectifs terrestres et que leur valeur devait se mesurer par rapport aux avions embarqués de l'autre camp. Dans ces conditions, tout le monde ou presque se trouvait sur un pied d'égalité. Les événements se chargèrent de démonter ces affirmations car, d'emblée, les avions embarqués eurent à se mesurer à des appareils terrestres.

Au début de la guerre, la Fleet Air Arm disposait de neuf porte-avions d'escadre (1). Dès l'ouverture des hostilités, ceux-ci prirent la mer.

Le premier souci de l'Amirauté fut de localiser les

(1) Voir tableau page 28.

La Fleet Air Arm (1939 - 1945)

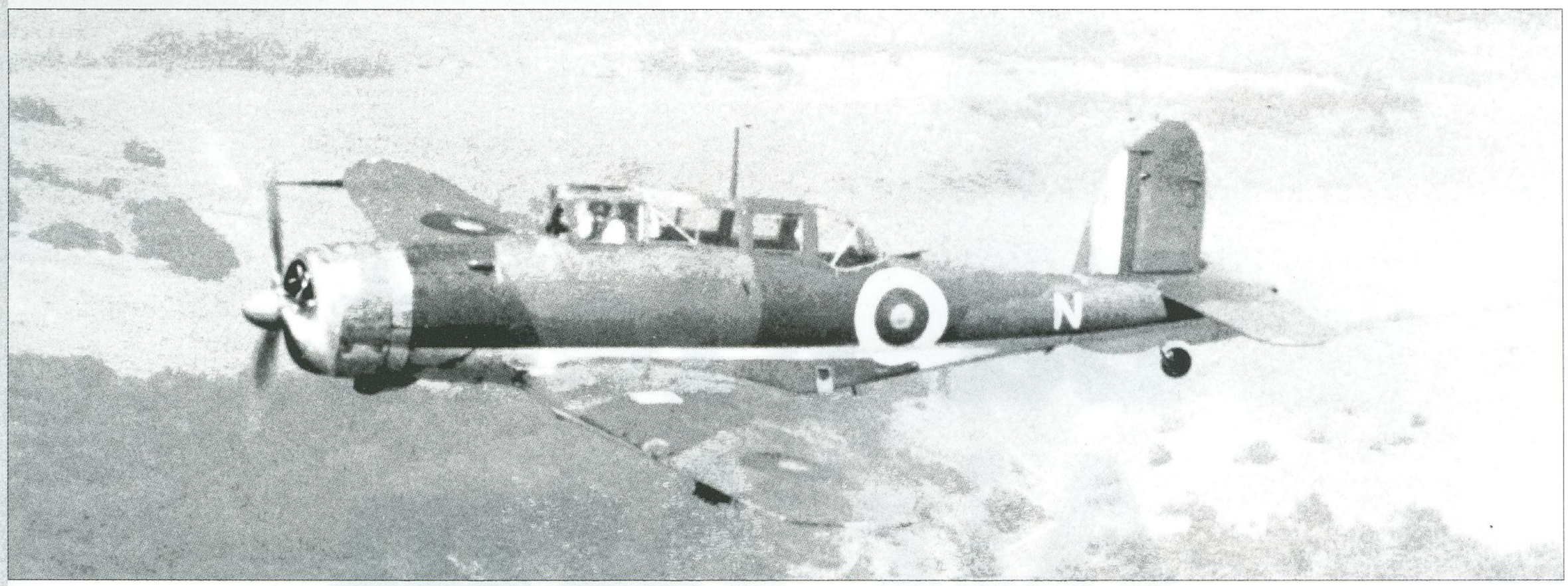
« raiders » allemands, qui faisaient peser de lourdes menaces sur les lignes de communication avec les États-Unis. Mais, tout commença plutôt mal. Le 17 septembre, à peine deux semaines après l'entrée en guerre, le porte-avions *Courageous* fut envoyé par le fond à l'ouest de l'Irlande par le sous-marin U-29, entraînant avec lui les Swordfish et une grande partie du personnel des N° 811 et 822 *Squadrons*.
La revanche de la marine de Sa Majesté contre le *Graf von Spee* fut en partie assurée par un vénérable Fairey Seafox catapulté du croiseur *Ajax*.
La première victoire aérienne britannique de la Seconde Guerre mondiale fut remportée le 26 septembre 1939 aux dépens d'un Dornier Do 18 par des Skua du N° 803 *Squadron* pilotés par les *Lieutenants* S.B. McEwan, C.L.G. Evans et W.A. Robertson.
Cependant, le premier véritable succès de la FAA eut lieu le 10 avril 1940, lorsque, menés par le *Lieutenant* W.P. Lucy, seize Skua des N° 800 et 803 *Squadrons*, temporairement basés à Hatston (Orcades), coulèrent le croiseur léger allemand *Königsberg* dans le port norvégien de Bergen. C'était la première fois qu'un navire de guerre de moyenne importance était coulé par l'aviation en temps de guerre.
Cependant, cet exploit allait être rapidement contrebalancé par la perte du *Glorious*, coulé le 8 juin au large de la Norvège par les croiseurs de bataille allemands *Gneisenau* et *Scharnhorst*.

DES NOUVEAUX AVIONS

Fin juin 1940, la FAA s'était enrichie de dix nouveaux *Squadrons*, dont trois de chasse, les autres étant des unités de torpilleurs (bombardement et/ou reconnaissance). Il convient cependant de préciser que les *Squadrons* de la FAA possédaient une dotation très différente de celle des *Squadrons* de la RAF; en règle générale, cette dotation oscillait entre 9 et 12 appareils, bien que l'on trouve des escadrilles dotées de quatre appareils et d'autres (vers la fin de la guerre) de vingt.. Si les unités étaient habituellement spécialisées (chasse, torpillage, torpillage-reconnaissance, lutte anti-sous-marine...), au fil du temps elles connurent une certaine mixité dans leur équipement, en particulier sur les porte-avions d'escorte qui ne pouvaient pas toujours se payer le luxe d'abriter une escadrille de bombardiers et une de chasse pour la protection.
Ces nouvelles escadrilles furent équipées de matériel déjà largement périmé à cette période précoce de la guerre. Les chasseurs étaient du type Roc et Skua, mais aussi Sea Gladiator (N° 804 *Squadron*), les torpilleurs du type Swordfish.
La Fleet Air Arm attendait alors avec impatience l'entrée en service du Fairey Fulmar et du Fairey Albacore.
Le premier était conçu comme un Hurricane biplace, c'est-à-dire également équipé d'un Rolls-Royce Merlin et armé de huit mitrailleuses d'aile, mais accueillait un radio-navigateur avec tout l'équipement jugé indispensable au travail avec la flotte. L'appareil, qui entra en service au sein du N° 806 *Squadron* à bord de l'*Illustrious* en juin 1940, révéla d'excellentes qualités de vol (maniabilité, endurance), mais fut handicapé par sa taille et son poids (50% de plus que le Hurricane) qui pénalisèrent sensiblement ses performances.
L'histoire de l'Albacore est très curieuse en ce sens que cet appareil fut finalement remplacé par l'appareil auquel il était censé succéder ! Prévu pour prendre la place du Swordfish à bord des porte-avions d'escorte, l'Albacore passa la majeure partie de sa carrière opérationnelle à terre. Il embarqua finalement à bord du *Formidable* en novembre 1940 avec le N° 826 *Squadron*. Auparavant, il était entré en service avec le même *Squadron* depuis la base terrestre de Detling et avait été engagé au-dessus de Dunkerque (plus particulièrement dans la chasse aux *E-Boote* au large de Zeebrugge), épisode

Le *Lieutenant* H. Morrison est en train d'apponter sur le porte-avions *Attacker* le 8 septembre 1943 après une mission sur Salerne. Il pilote le Seafire L.IIc LR641 du n° 886 *Squadron*. (Archives Blitz)

Fleet Air Arm



Le Blackburn Skua L2934 fut affecté au N° 759 *Squadron* à Eastleigh, en mai 1940, après un séjour réussi avec le N° 800 *Squadron*, à bord de l'*Ark Royal*, aucours duquel il abattit deux He 111 en collaboration les 27 et 28 avril 1940 (*Pilot Officer* H.A. Monk et *Leading Airman* W.J. Tremler). (Archives Blitz)

LES *SQUADRONS* OPÉRATIONNELS DE LA FLEET AIR ARM
4 septembre 1939

Unité	*Avions*	*Porte-avions*	*Code*
800 Sqdn	6 Skua, 3 Roc	*Ark Royal*	A6-x
802 Sqdn	12 Sea Gladiator	*Glorious*	G6-x
803 Sqdn	6 Skua, 3 Roc	*Ark Royal*	A7-x
810 Sqdn	12 Swordfish	*Ark Royal*	A2-x
811 Sqdn	4 Swordfish	*Courageous*	U4-x
812 Sqdn	12 Swordfish	*Glorious*	G3-x
813 Sqdn	9 Swordfish	*Eagle*	E4-x
814 Sqdn	9 Swordfish	*Hermes*	H3-x
820 Sqdn	9 Swordfish	*Ark Royal*	4A-x
821 Sqdn	12 Swordfish	*Ark Royal*	5A-x
822 Sqdn	12 Swordfish	*Courageous*	U5-x
823 Sqdn	12 Swordfish	*Glorious*	G4-x
824 Sqdn	9 Swordfish	*Eagle*	E5-x
825 Sqdn	12 Swordfish	*Glorious*	G5-x

N.B. : le « x » après le code représente la lettre individuelle.

dans lequel la FAA joua un rôle important.
En octobre 1940, un nouveau modèle de chasseur fit son apparition, le Martlet Mk. I, dénomination britannique du Grumman F4F-3 Wildcat (2). Douze appareils furent versés à un détachement du N° 804 *Squadron*, qui forma deux mois plus tard le nouveau N° 802 *Squadron* (le précédent ayant coulé avec le *Glorious*). Le *Lieutenant* R.H.P. Carver du N° 804 *Squadron* revendiqua la première victoire de ce nouvel appareil, le 25 décembre 1940, en abattant un Ju 88 au-dessus de Scapa Flow. Le Mk. I n'étant pas « navalisé », il fallut attendre septembre 1941 et l'arrivée de la version Mk. II pour que le Martlet soit enfin embarqué.

FACE AUX ITALIENS

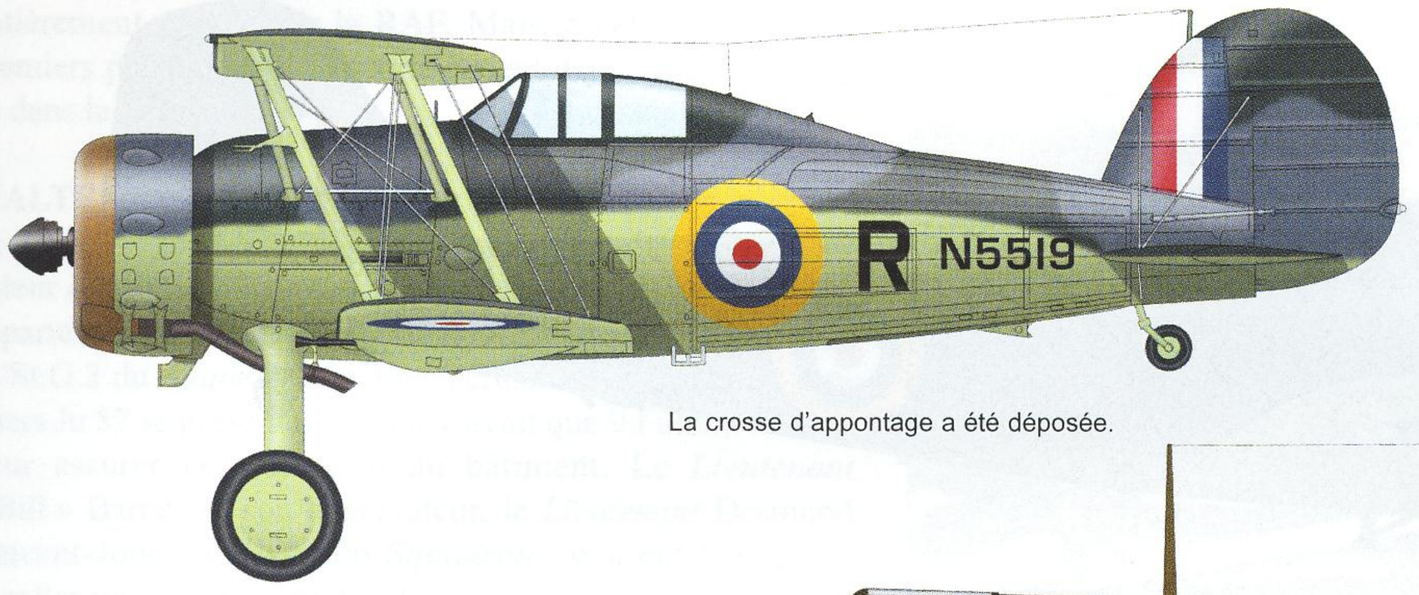
Le mois de juin 1940 avait vu aussi apparaître un nouvel ennemi, l'Italie, qui constituait une force navale de premier plan en Méditerranée. Malte, bastion avancé de la défense britannique en plein cœur de la Méditerranée, devint ainsi l'enjeu d'une formidable bataille qui allait s'étendre sur plus de deux ans.
Un coup magistral fut infligé à la marine italienne dans la nuit du 11 au 12 novembre 1940, lorsque quatre Swordfish du N° 813, neuf du N° 815, cinq du N° 819 et deux du N° 824 *Squadrons* surprirent une partie de la flotte italienne dans le port de Tarente. Le cuirassé *Conte Di Cavour* fut mis hors d'usage pendant toute la durée de la guerre, tandis que les *Littorio* et *Caio Duilio* furent immobilisés pendant trois à six mois. Les autres navires cherchèrent refuge à Naples d'où ils ne sortirent pratiquement plus jamais.

(2) Il s'agit en fait des G-36A (à ailes fixes) commandés par le gouvernement français.

Le 28 mars 1941, la bataille du cap de Matapan (au large de la Grèce) devait définitivement ruiner les espoirs de Mussolini de transformer la Méditerranée en « *Mare Nostrum* ». Escortés par les Fulmar du N° 803 *Squadron*, les Albacore et Swordfish des N° 826 et 829 *Squadrons*, embarqués sur le *Formidable*, réussirent à placer une torpille au but contre le cuirassé *Vittorio Veneto*.
Cependant, la plus lourde défaite dans un combat aéronaval pour les Italiens allait se situer au large de l'Érythrée, lorsque le 3 avril, les Swordfish des N° 813 et 824 *Squadrons* (HMS *Eagle*) coulèrent deux destroyers et obligèrent deux autres à s'échouer et un cinquième à se saborder.

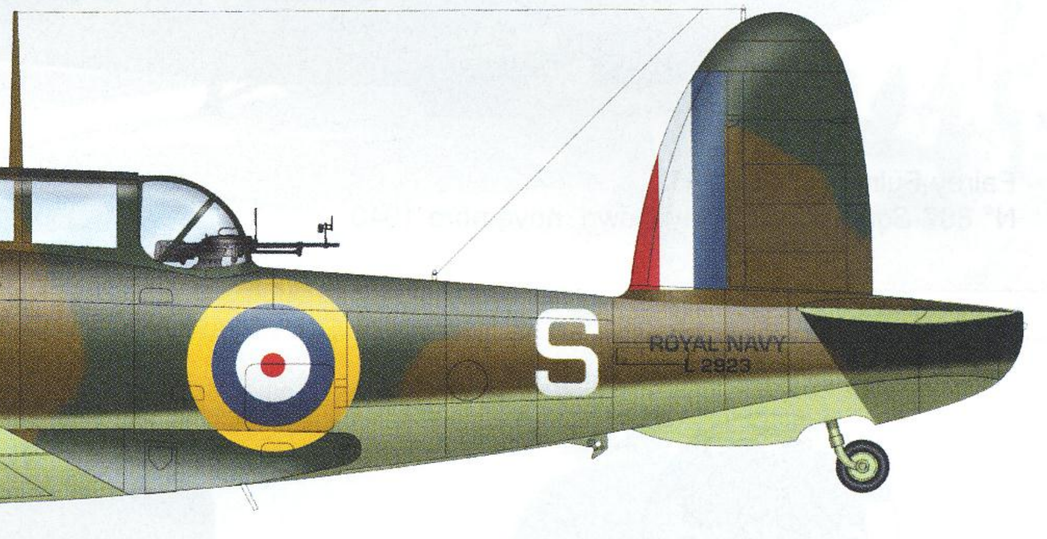
LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

Tout au long de l'année 1940, les porte-avions britanniques furent principalement employés pour l'escorte des convois entre l'Amérique du Nord et le Royaume-Uni. Lorsque le théâtre méditerranéen devint un point de fixation essentiel de l'effort de guerre anglais, les porte-avions furent progressivement transformés en transports d'avions. En effet, en raison de leur autonomie limitée, il fallut embarquer les chasseurs de la RAF à bord des porte-avions de la Royal Navy pour qu'ils puissent rallier Malte (et parfois l'Égypte) par leurs propres moyens.
La situation empira à la fin de l'année 1941, lorsque la menace japonaise obligea la RAF à renforcer ses défenses dans le Sud-Est asiatique. Cette grave déviation du rôle des porte-avions eut d'importantes répercussions non seulement dans l'Atlantique, mais aussi dans l'Arctique. Faute de protection adéquate, le précieux cordon ombilical qui reliait les États-Unis au Royaume-Uni et à l'Union Soviétique fut menacé de rupture à différentes reprises par les meutes de *U-Boote* allemands qui pouvaient ainsi opérer en toute impunité.
Pendant que les précieux porte-avions étaient ainsi reconvertis en vulgaires navires marchands, le *Coastal Command* de la RAF et la Fleet Air Arm s'associèrent pour trouver un palliatif. Ce fut ainsi que naquit la *Mershant Ship Fighter Unit* qui possédait une particularité unique : ses avions étaient du type « consommable ». Le jeu consistait à catapulter un chasseur du pont d'un cargo spécialement aménagé et de récupérer le pilote censé amerrir le long du navire après avoir accompli son unique mission. On soulignera au passage le courage de ces pilotes, pour lesquels la perspective d'un bain forcé au milieu des eaux glaciales de l'océan ne présentait pas forcément un caractère motivant.
La *MSFU* fut répartie entre cinq *Fighter Catapult Ships* (dépendant de la FAA) et trente-cinq *Catapult Aircraft Merchant Ships* (sous le contrôle de la RAF). En décembre 1940, la FAA affecta trois Fulmar au HMS *Pegasus* et, en mai 1941, les Sea Hurricane du N° 804 *Squadron* aux HMS *Ariguani*, *Maplin*, *Patia* et *Springbank*. Le 3 août 1941, le *Lieutenant* R.W.H. Everett, catapulté du *Maplin* à bord de son

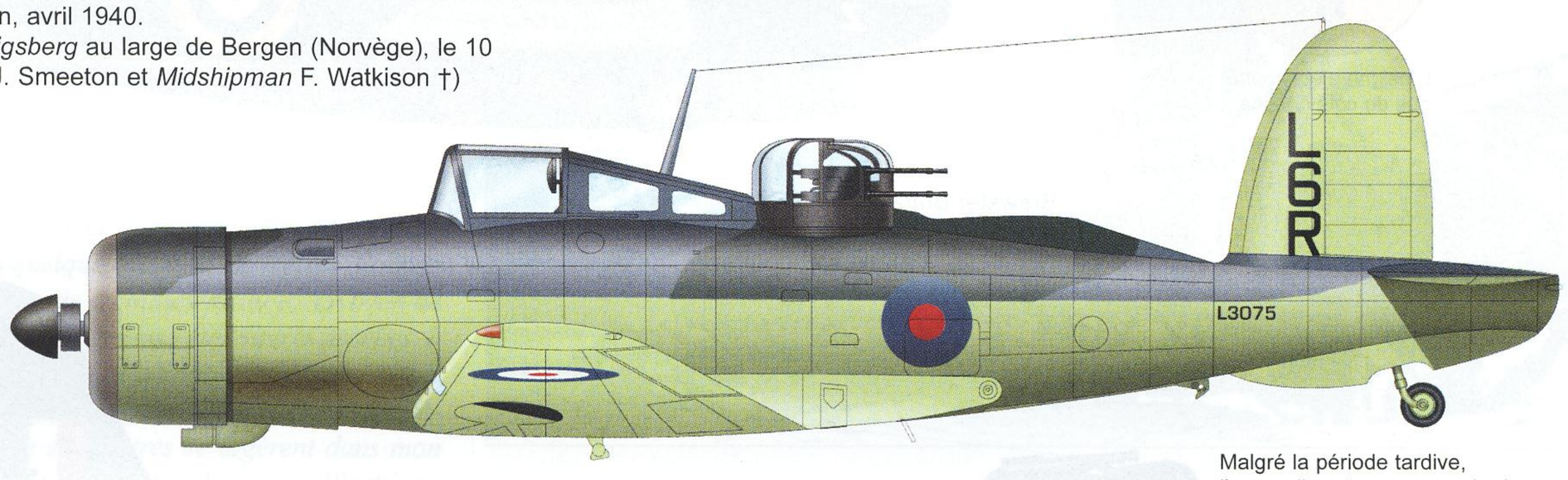


Gloster Sea Gladiator N5519
Hal Far *Fighter Flight*, Malte, été 1940.
Surnommé «*Charity*» selon la fameuse légende qui entoure les Sea Gladiator maltais.
Abattu en combat par des Fiat CR.42 le 31 juillet 1940 (*Flying Officer* Peter Hartley, RAF, gravement brûlé).

La crosse d'appontage a été déposée.

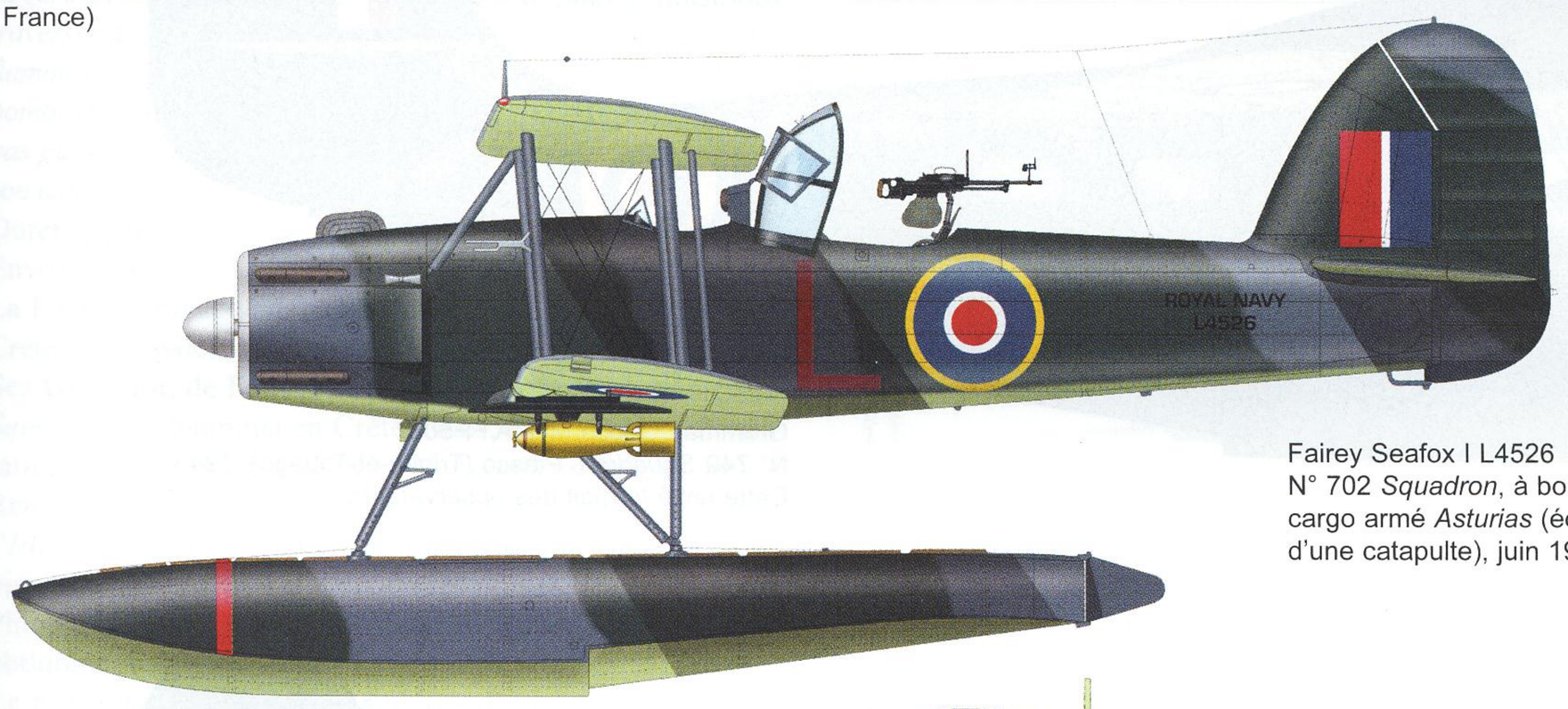


Blackburn Skua II L2923
N° 803 *Squadron*, Hatston, avril 1940.
Abattu par la *flak* du *Königsberg* au large de Bergen (Norvège), le 10 avril 1940 (*Lieutenant* B.J. Smeeton et *Midshipman* F. Watkison †)

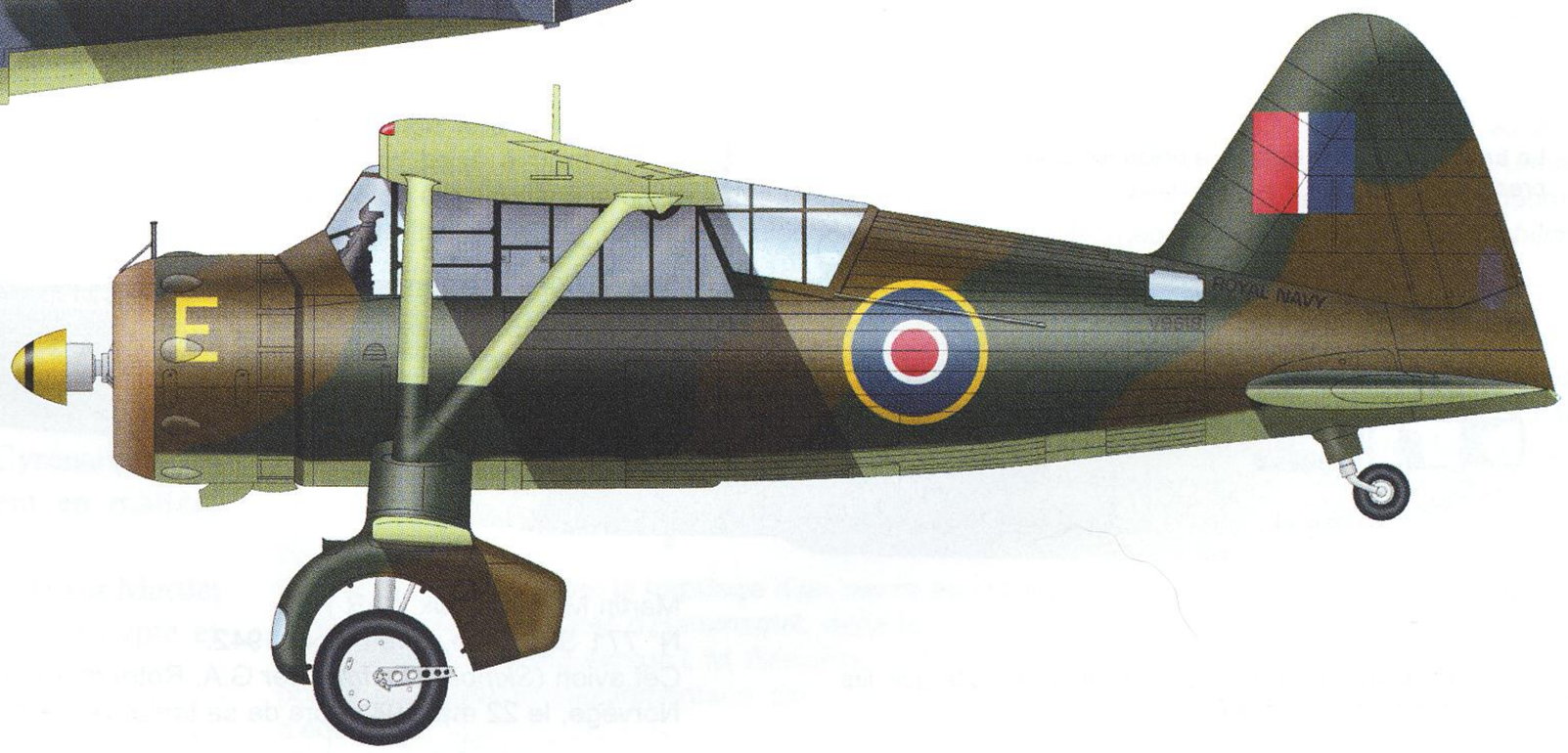


Blackburn Roc L3075
806 *Squadron*,
Hatston, mai 1940.
Cete unité fut très active au-dessus de la Norvège, puis au-dessus de Dunkerque lors de l'opération « Dynamo » (l'évacuation des troupes britanniques de France)

Malgré la période tardive, l'appareil porte une cocarde de fuselage de type B, abandonnée en décembre 39. Il ne possède pas non plus de flamme de dérive.



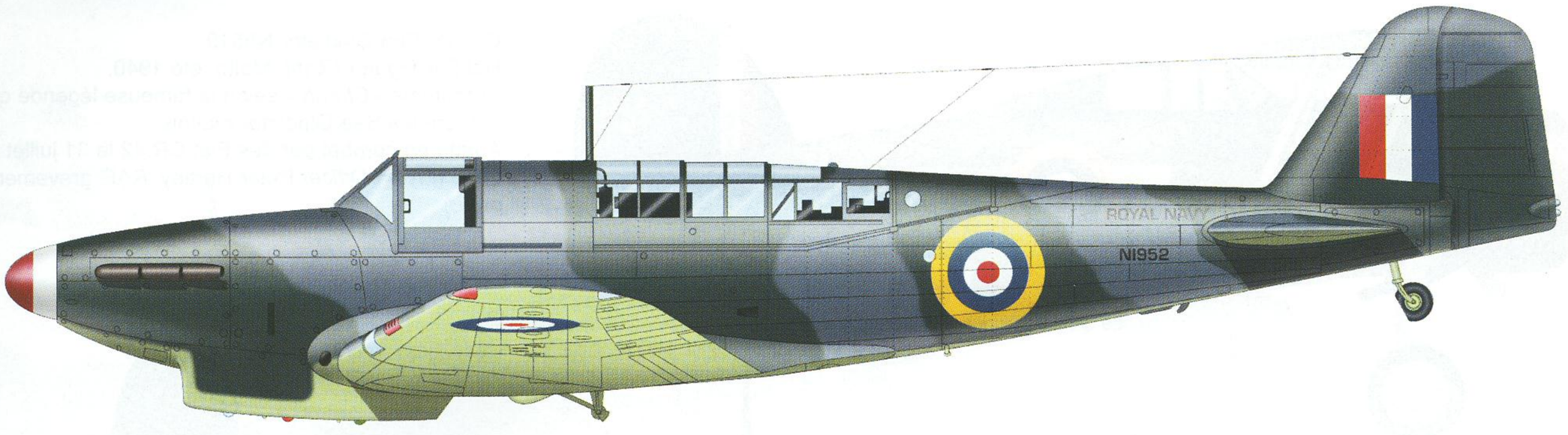
Fairey Seafox I L4526
N° 702 *Squadron*, à bord du cargo armé *Asturias* (équipé d'une catapulte), juin 1942.



Westland Lysander Mk. IIIA V9618
N° 754 *Squadron*, Arbroath, septembre 1941.
Cette unité formait des observateurs et des mitrailleurs pour la Fleet Air Arm.
À noter que la FAA reçut de la RAF 67 Lysander Mk. III et Mk. IIIA

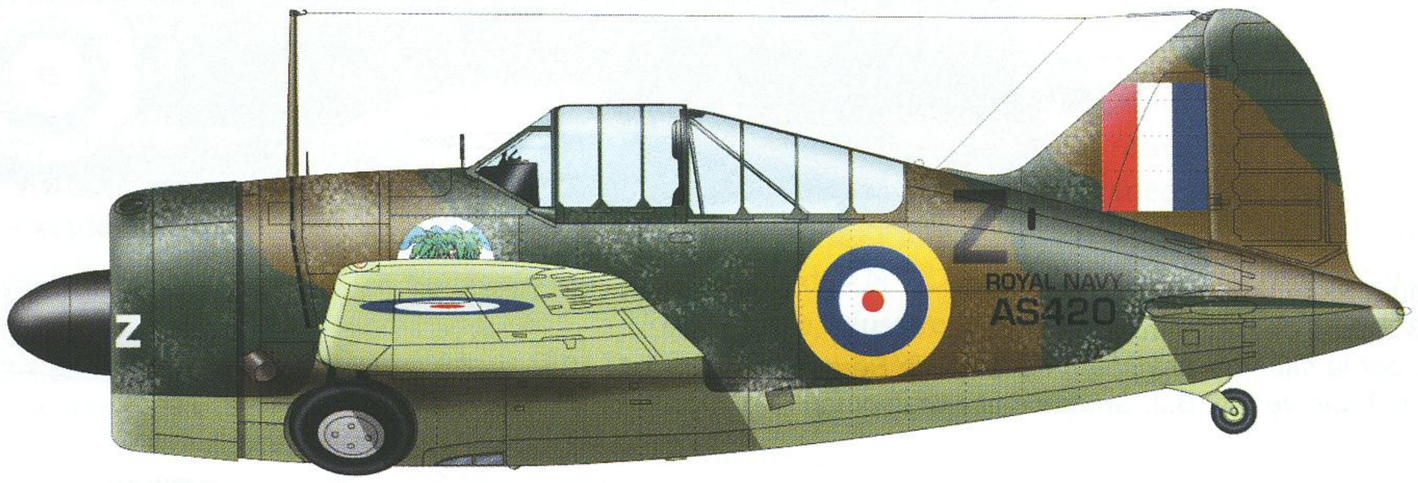
© P-A. Tilley - juil. 99

Fleet Air Arm

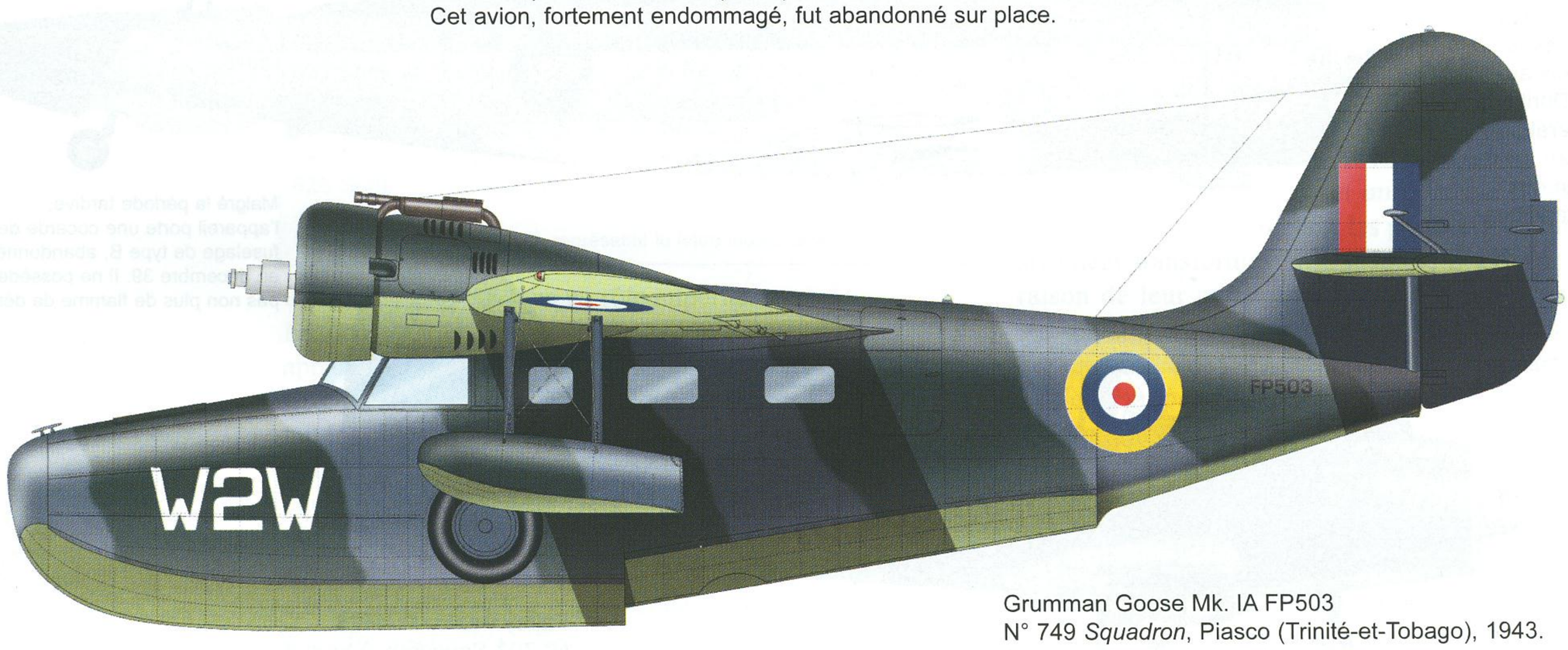


Fairey Fulmar Mk. I N1952
N° 807 *Squadron*, Worthy Down, novembre 1940.

L'insigne n'était porté que du côté gauche.

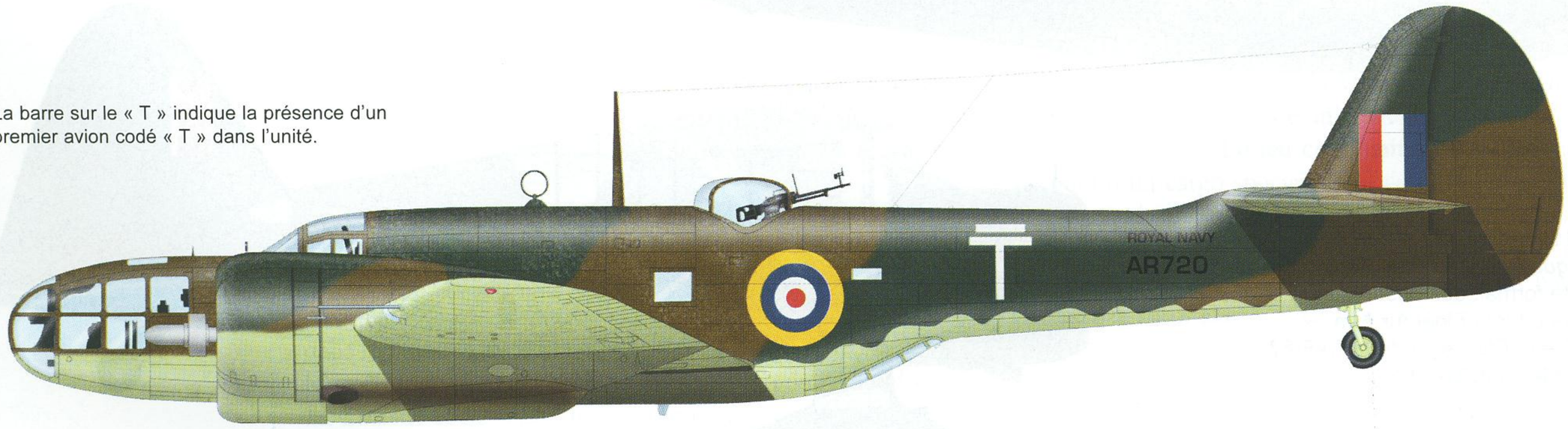


Brewster Buffalo Mk. I AS420
N° 805 *Squadron*, Malème (Crète), mai 1941.
Cet avion, fortement endommagé, fut abandonné sur place.



Grumman Goose Mk. IA FP503
N° 749 *Squadron*, Piasco (Trinité-et-Tobago), 1943.
Cette unité formait des observateurs.

La barre sur le « T » indique la présence d'un premier avion codé « T » dans l'unité.



Le Maryland n'est pas à la même échelle que les autres avions de la FAA.

Martin Maryland Mk. I AR 720
N° 771 *Squadron*, Twatt, août 1942.
Cet avion (*Skipper Commander* G.A. Rotherham) repèra le *Bismarck* au large de la Norvège, le 22 mai 1941, lors de sa tentative d'« évasion ».

© P-A. Tilley - juil. 99

Sea Hurricane, remporta la première victoire aux dépens d'un Fw 200. En mai 1942, cette activité hasardeuse fut entièrement reprise par la RAF. Mais, à cette époque, les premiers porte-avions d'escorte étaient déjà entrés en service dans la Royal Navy.

MALTE ET LA CRÈTE

Le 10 janvier 1941, l'*Illustrious*, qui venait de se mettre en valeur à Tarente, fut attaqué au large de Malte par 43 Ju 87, appartenant au I./St.G.1 du *Hauptmann* Werner Hozzel et au II./St.G.2 du *Major* Walter Ennecerus. Mais, quand les premiers Ju 87 se présentèrent, il n'y avait que 9 Fulmar en l'air pour assurer la protection du bâtiment. Le *Lieutenant* « Bill » Barnes et son observateur, le *Lieutenant* Desmond Vincent-Jones, du N° 806 *Squadron*, reçurent l'ordre de décoller immédiatement. Ce dernier rapporte la suite (3) :

« *Quand Barnes et moi sommes arrivés à notre Fulmar, il venait juste d'être remonté sur l'ascenseur arrière et on dépliait ses ailes. Quand j'ai sauté dans l'habitacle arrière, je me souviens avoir vu ce qui ressemblait à un gigantesque essaim d'abeilles qui s'approchait par la poupe du navire. Il y avait au moins cent avions, des* Stuka *pour la plupart. Une section était déjà en l'air mais la nôtre était alignée sur le pont en file indienne, notre appareil en seconde position. Le moteur de l'avion devant nous refusa de partir et je me rappelle m'être dressé sur mon siège pour faire signe aux équipes de pont de pousser l'appareil sur la droite pour nous laisser le champ libre. Maintenant, l'« essaim » s'était rapproché et commençait à s'étaler avant de plonger en piqué; il n'y avait aucun doute qu'ils avaient choisi notre navire comme cible. Barnes a mis les gaz et nous sommes passés devant notre infortuné équipier. Bientôt, nous roulâmes sur le pont d'envol et commençâmes à grimper. Quand nous avons atteint quelques dizaines de mètres d'altitude, nous nous sommes retrouvés au milieu de Ju 87 en train de redresser après leur piqué. Quelques uns étaient très proches, à une centaine de mètres, et je distinguais nettement les mitrailleurs qui ouvraient le feu sur nous. Deux balles traversèrent ma table de navigation et d'autres se logèrent dans mon siège. J'ai regardé en bas et j'ai aperçu le pauvre* Illustrious *traverser des geysers d'eau, tirant de tous ses canons, avec des flammes et de la fumée montant du pont arrière. La première bombe de 500 kg était tombée en plein sur le Fulmar qui n'avait pas pu décoller – on n'a jamais rien retrouvé de l'avion ni de son équipage* ».

Durement touché, l'*Illustrious* dut être retiré des opérations. Envoyé aux États-Unis, il n'en reviendra qu'un an plus tard. La FAA fut engagée dans les dures batailles en Grèce et en Crète, principalement à partir de bases terrestres. Équipé de Sea Gladiator, de Fulmar et de quelques Buffalo, le N° 805 *Squadron* se distingua en Crète. Mais, sur ce théâtre d'opérations, ce fut surtout le N° 806 *Squadron* qui s'illustra. Rembarquée en février 1941 sur le *Formidable*, après que l'*Illustrious* ait été touché, cette escadrille remporta une vingtaine de victoires et deux de ses pilotes, les *Lieutenants* Philip D.J. Sparke († 11.05.41) et Robert MacDonald-Hall obtinrent chacun cinq victoires confirmées.

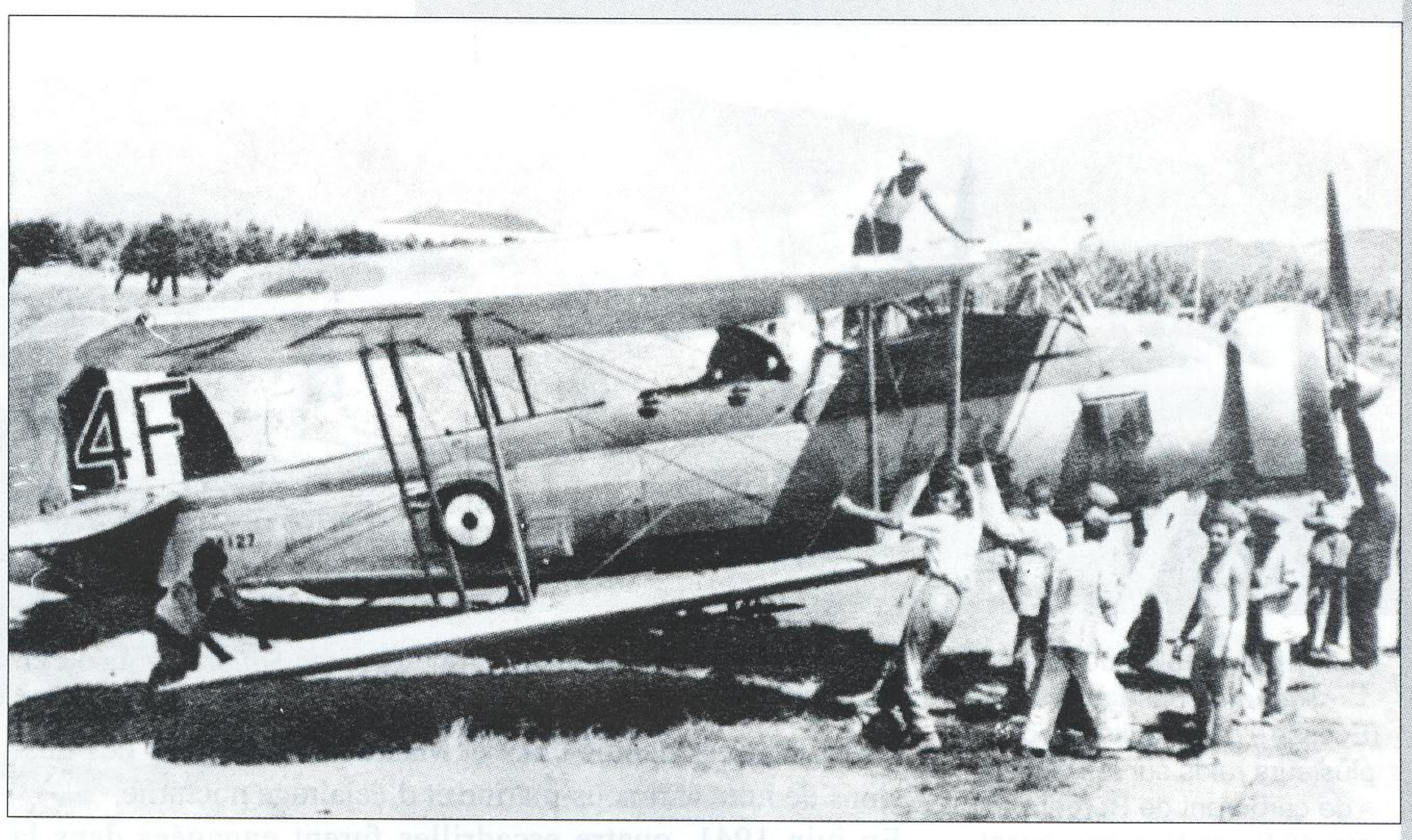
Le *Formidable* fut endommagé lors d'une attaque de Ju 87 le 26 mai 1941. Retiré des opérations, ce porte-avions fut le dernier de la Royal Navy à s'aventurer dans ce secteur avant de nombreux mois.

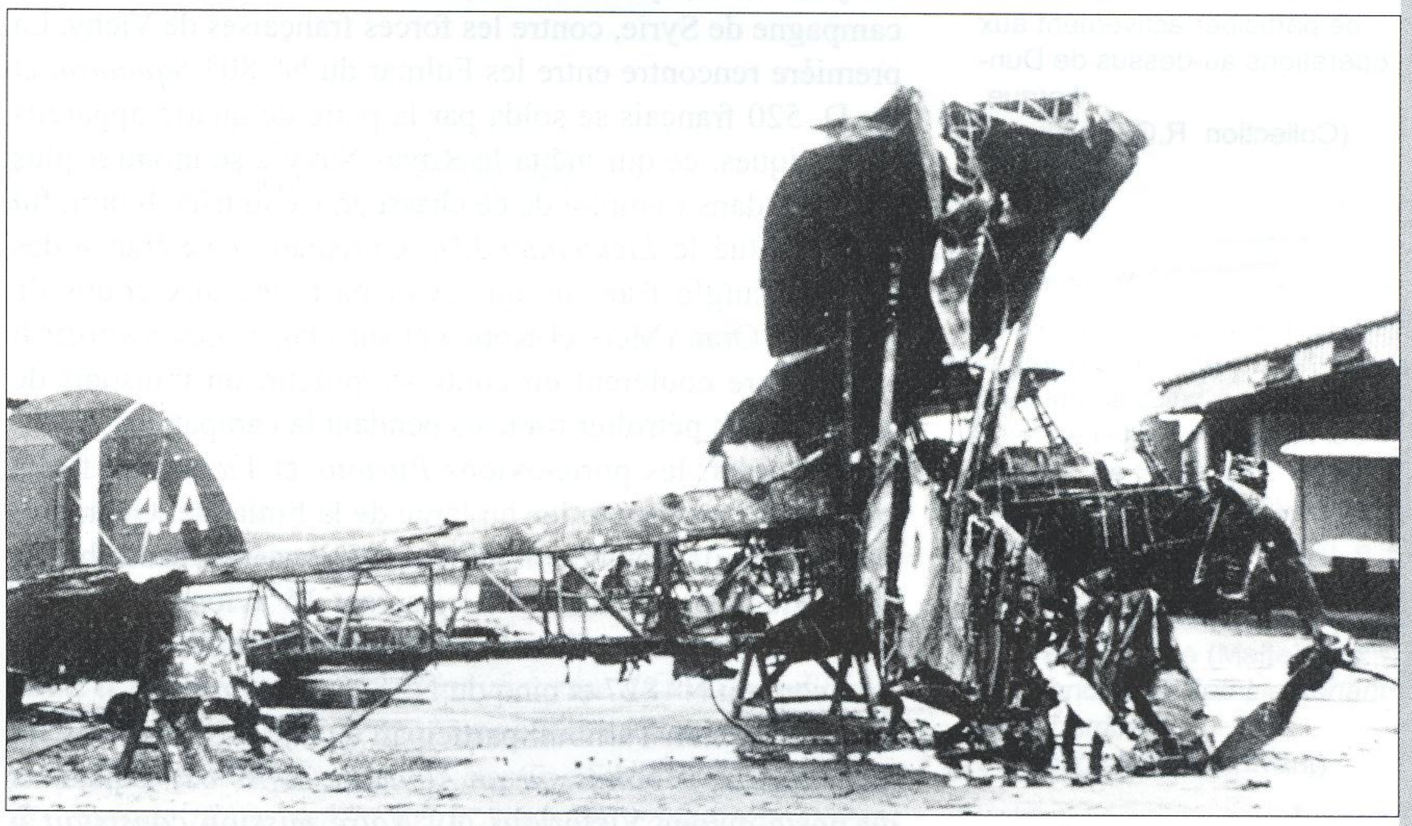
DU CHAUD AU FROID

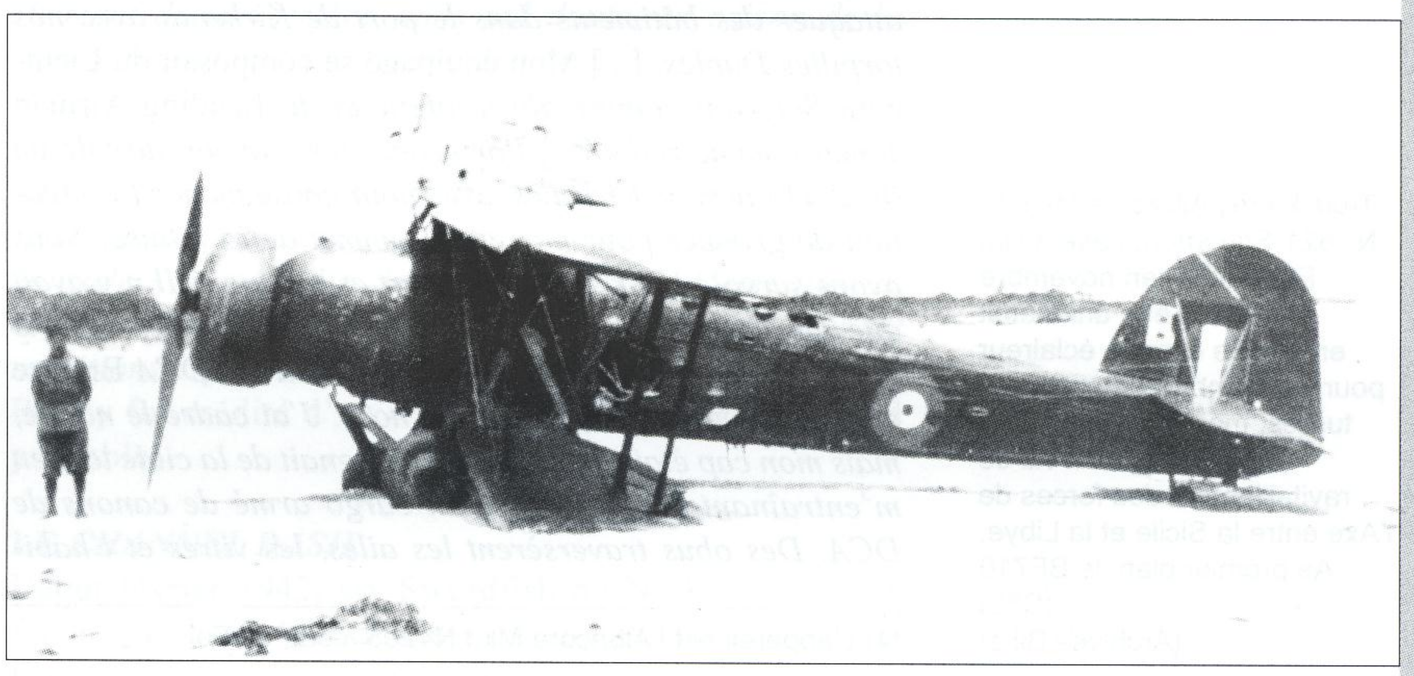
L'un des endroits où l'on s'attend le moins à voir une aviation aéronavale, c'est bien le désert. Et pourtant, la FAA s'impliqua fortement dans les combats en Cyrénaïque. La faiblesse numérique de la RAF, notamment en matière d'avions offensifs, en fut la principale raison.

Trois unités de chasse (N° 803 sur Fulmar, N° 805 sur Martlet et N° 806 sur Hurricane) furent débarquées en Égypte et

(3) *Malta : The Hurricane Years* - C.Shores & B.Cull, N.Malizia - Grub Street, Londres, 1987.





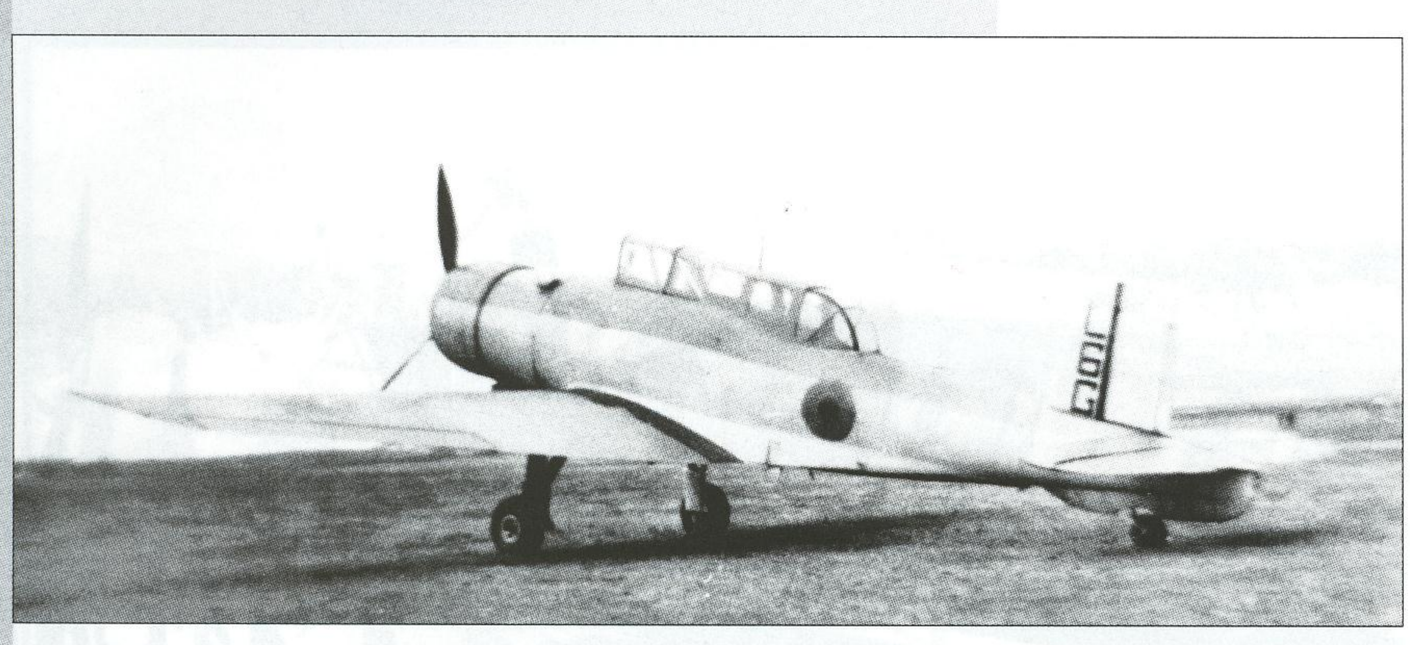


Trois Swordfish tombés aux mains de l'ennemi :

En haut :
endommagé lors d'un raid sur Cagliari (Sicile), le 2 août 1940, le P4127 appartenant au N° 820 *Squadron* basé à bord de l'*Ark Royal* est contraint de se poser à Elmas. Le *Leading Airman* C. Pendleton est tué dans le crash et les *Lieutenants* G.P. Humphries et D. Williams sont faits prisonniers. Le Swordfish sera par la suite équipé d'un moteur Alfa Romeo 125 et transféré au *Stabilimento Costruzioni* à Guidonia, le 27 février 1941 pour des essais en vol.

Au milieu :
lors du raid sur Tarente dans la nuit du 11 au 12 novembre 1940, la FAA ne déplore la perte que de deux appareils, dont celui du *Lieutenant-Commander* K. Williamson, commandant le N° 815 *Squadron*, (HMS *Illustrious*) fait prisonnier avec son mitrailleur, le *Lieutenant* N.J. Scarlett. Le premier sera décoré de la DSO et le second de la DFC pour leur brillante participation au raid.

En bas :
touché par la DCA après le torpillage d'un navire au large de la Tunisie, le L7689 a été contraint de se poser en catastophe près d'Hammamet, dans la nuit du 12 au 13 avril 1941. L'équipage, *Pilot Officer* C.H. Wines et *Leading Airman* L.M. Edwards, fut fait prisonnier par les Français. On note que l'appareil portait un réservoir supplémentaire dans le poste central, occupant la place du troisième membre d'équipage.
(Collection J. Mutin)



Un Skua (L3011) du N° 806 *Squadron* basé à Hatston (Écosse), d'où l'unité effectua plusieurs raids sur les dépôts de carburant de Bergen, en mai 1940, en Norvège, avant de participer activement aux opérations au-dessus de Dunkerque.
(Collection R.C. Sturtivant)

furent fondues en un *Royal Navy Fighter Squadron* jusqu'en février 1942. D'autres *Squadrons*, sur Albacore et Swordfish, furent utilisées depuis Fuka et Maaten Bagush pour des missions de lutte anti-sous-marine et d'éclairage nocturne.
En juin 1941, quatre escadrilles furent engagées dans la campagne de Syrie, contre les forces françaises de Vichy. La première rencontre entre les Fulmar du N° 803 *Squadron* et les D. 520 français se solda par la perte de quatre appareils britanniques, ce qui incita la Royal Navy à se montrer plus prudente dans l'emploi de ce chasseur. Ce jour-là, 8 juin, fut abattu et tué le *Lieutenant* J.M. Christian, « vétéran » des combats anglo-français qui avait participé aux coups de force sur Oran (Mers el-Kébir) et sur Dakar. Les Swordfish et Albacore coulèrent un contre-torpilleur, un transport de troupes et un pétrolier français pendant la campagne.
Le 30 juillet, les porte-avions *Furious* et *Victorious* firent une apparition inattendue au large de la Finlande. Quarante-deux appareils attaquèrent Kirkenes et Petsamo, sans obtenir de résultats significatifs. Ils laissèrent 16 avions dans cette opération (la Luftwaffe revendiquant 28 victoires), dont six Albacore du N° 827 et cinq du N° 828 *Squadrons*.
Le *Lieutnant* A. Turnbull participait à cette mission :
« *Ce jour-là, je volais sur un Albacore du N° 827* Squadron *du porte-avions* Victorious (4). *Notre mission consistait à attaquer des bâtiments dans le port de Kirkenes avec nos torpilles Duplex.* [...] Mon équipage se composait du Lieutnant *Serjeant comme observateur et du* Leading Airman *James comme radio.*[...] *Par erreur, nous avons survolé un flord à l'ouest de Kirkenes, avec pour conséquence l'obligation de grimper pour passer le sommet de la falaise. Nous avons survolé la crête, puis le port et les quais. Il n'y avait que deux cargos et un croiseur léger dans le port. J'ai appris plus tard que le croiseur était en fait le navire-DCA* Bremse *et il a aussitôt ouvert le feu sur nous. J'ai cadré le navire, mais mon cap était mauvais et m'éloignait de la cible tout en m'entraînant à proximité d'un cargo armé de canons de DCA. Des obus traversèrent les ailes, les vitres et l'habitacle. Malgré ces dommages, nous sommes revenus pour une seconde passe et j'ai alors entendu Serjeant hurler :* chasseur ! *Mais, en dehors d'un Ju 87, qui zigzaguait derrière nous, je n'ai rien vu d'autre.*
« *Après une attaque à la torpille manquée contre le* Bremse, *j'ai dégagé en piqué. Il nous fallait maintenir sortir de ce très long fjord qui était rempli d'avions ennemis et amis.*[...] *Nous quittions ce fjord dans les parages de Vardö ou Vadsö en compagnie d'un autre Albacore quand un Me 110 est arrivé derrière nous. Il a entrepris plusieurs manœuvres et, tout à coup, notre compagnon est parti en piqué sur sa droite. J'ai juste entendu une explosion épouvantable et je fus surpris plus tard de revoir l'équipage vivant. Le Messerschmitt a alors tourné son attention vers nous. Nous avons été touchés à l'empennage et surtout au moteur* [...] *qui a fini par lâcher. Je ne me souviens guère de notre plongeon, si ce n'est que j'ai voulu m'accrocher à la verrière qui avait disparu. La chose suivante que j'ai vue fut la mer sur laquelle les rayons du soleil se reflétaient. Peu après, nous avons été recueillis par un bateau allemand – pour nous, la guerre était finie* ».

Trois Fairey Albacore Mk.I du N° 821 *Squadron*, basé à Hal Far (Malte) en novembre 1942. Cette unité était employée comme éclaireur pour les bombardements nocturnes, mais aussi pour l'attaque des convois de ravitaillement des forces de l'Axe entre la Sicile et la Libye. Au premier plan, le BF710 (S5L)
(Archives Blitz)

(4) L'appareil est l'Albacore Mk.I N4288, codé « 4F ».

LE PREMIER PORTE-AVIONS D'ESCORTE

En juillet 1941 fut mis en service le premier porte-avions d'escorte de la Royal Navy, le HMS *Audacity*. Son histoire est assez curieuse, puisqu'il commença sa carrière sous le nom de *Hannover* comme cargo... allemand. Capturé en mars 1940, il fut transformé en porte-avions léger. À son bord embarquèrent neuf Martlet Mk.II du N° 802 *Squadron* et à la mi-septembre, tout ce petit monde mit le cap sur Gibraltar pour escorter un premier convoi. Le 21 septembre, au large des côtes espagnoles, deux Fw 200C-3 de la 3./KG 40 furent abattus, l'un par le *Sub-Lieutenant* J.W. Sleigh et le second par les *Sub-Lieutenants* Patterson et Fletcher. Le 8 novembre, lors de l'escorte du convoi HG 76, également à destination de Gibraltar, un nouveau Condor fut abattu (*Sub-Lieutenant* E. Brown), mais le *Lieutenant* D.C. Gibson, commandant l'escadrille, fut descendu et tué au cours du combat. La bagarre reprit de plus belle au retour. Le 19 décembre, le *Sub-Lieutenant* E. Brown descendit un Fw 200 au large de Bordeaux, mais le *Sub-Lieutenant* J.W. Sleigh fut touché et dut apponter en catastrophe.
Deux jours plus tard, le 21 décembre, l'*Audacity* était torpillé par le sous-marin U-741, entraînant pour la seconde fois (5) la dissolution prématurée et inopinée du N° 802 *Squadron*...
Le HMS *Audacity* avait ouvert la voie et prouvé que le concept du porte-avions léger d'escorte était non seulement viable mais surtout était l'unique moyen de protéger efficacement les convois de bout en bout. Fort heureusement, malgré la disparition rapide du premier d'entre eux, les nouveaux porte-avions d'escorte (CVE) commandés aux États-Unis n'allaient pas tarder à entrer en service. Le premier fut l'*Archer*, qui effectua sa première mission en avril 1942. En tout, la Royal Navy devait mettre en service 20 porte-avions d'escorte transformés à partir de cargos, dont 15 livrés par les États-Unis, auxquels vinrent s'ajouter 19 *MAC-Ships*, d'anciens pétroliers et céréaliers bricolés pour recevoir un pont d'envol rudimentaire.
En novembre 1941 eut lieu une nouvelle expédition de chasseurs à destination de Malte, sous le nom de code de « Opération Perpetual », mettant en œuvre, notamment, le porte-avions *Ark Royal*. Malheureusement, sur le chemin du retour vers Gibraltar, le 13 novembre, ce dernier encaissa une salve de torpilles tirée par le U-81 et coula peu de temps plus tard.

(5) Rappelons que le N° 802 *Squadron* avait connu un sort identique lors de la disparition du *Glorious*, en juin 1940 et qu'il sera dissous une troisième fois, pour les mêmes raisons, lorsque l'*Avenger* sera torpillé à son tour, le 15 novembre 1942.
L'Amirauté jugea préférable d'attendre le 1er mai 1945 pour le former une quatrième fois !

Problème n° 1 : sachant que le diamètre d'une torpille est de 450 mm, calculez à quelle distance de l'eau se trouvent les roues de ce Swordfish.
L'appareil (L2817, T4F), appartenant au N° 830 *Squadron*, a été photographié lors d'un vol d'entraînement, le 7 septembre 1940 à Kalafrana (Malte). Aux commandes, le *Sub Lieutenant* P.H. Chambers.
(Collection R.C. Sturtivant)

Sur le théâtre méditerranéen, l'année 1941 s'acheva sur une note plus gaie, avec la première victoire de nuit remportée contre un *U-Boot*, le 21 décembre, par un Swordfish équipé d'un radar de détection, appartenant au N° 812 *Squadron*, basé à Gibraltar.

FACE AUX JAPONAIS

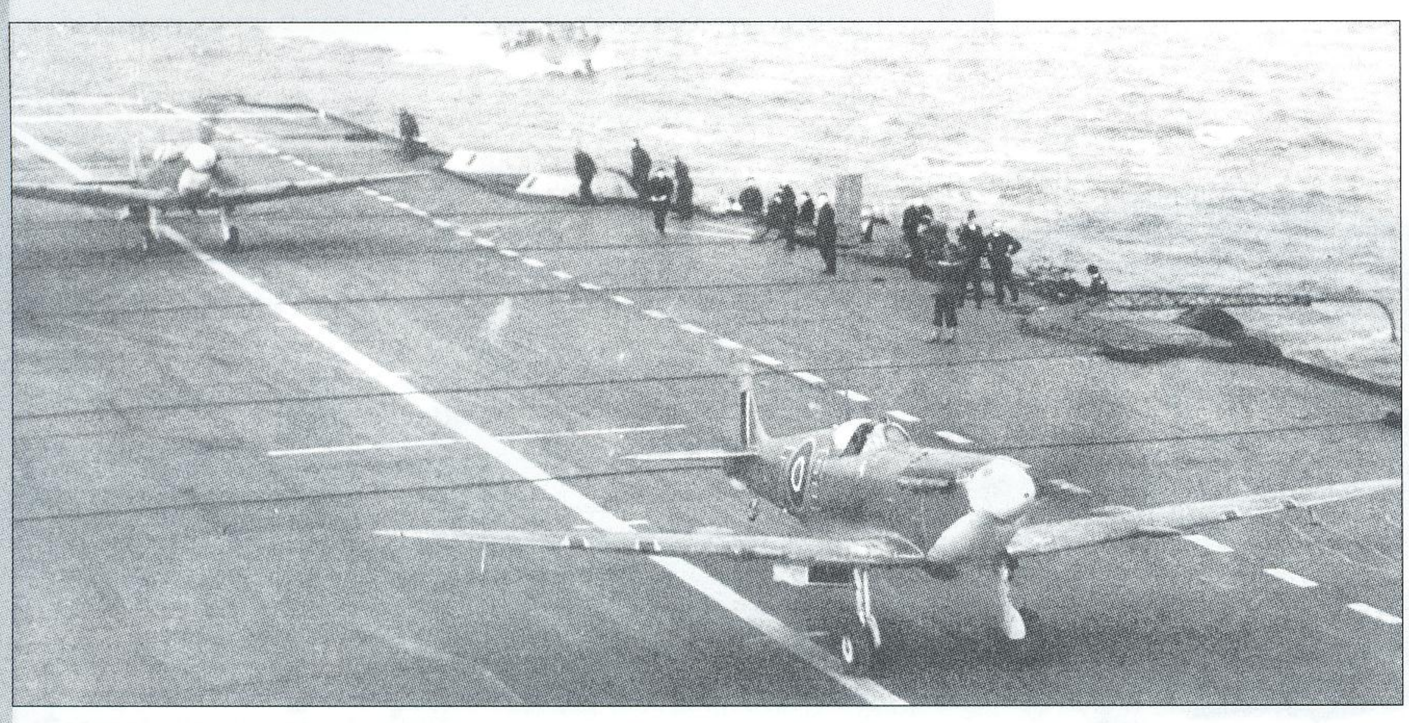
Évidemment, la très mauvaise nouvelle de cette fin d'année 1941 fut l'attaque japonaise dans le Sud-Est asiatique. À cette date, la FAA ne disposait dans ce secteur que de... 6 avions, dont 5 étaient en dépôt de stockage !
Il avait été question d'adjoindre l'*Indomitable* aux *Prince of Wales* et *Repulse* envoyés en toute hâte à Singapour. Toutefois, le porte-avions s'échoua aux Bermudes et ne put rejoindre les deux cuirassés, qui allaient être coulés le 10 décembre par l'aviation japonaise.
Pour faire parvenir des chasseurs sur ce nouveau front, la RAF eut à nouveau recours aux précieux porte-avions de la Royal Navy. Le 27 janvier 1942, 48 Hurricane s'envolèrent du pont de l'*Indomitable* pour aller se poser à Batavia (Java). Le bâtiment effectua un nouvel aller et retour pour le même motif, puis fut incorporé à la flotte d'Extrême-Orient en mars. Celle-ci, qui comprenait alors le *Hermes*, vieux, lent et mal armé, et le *Formidable*, fut engagée dans la défense de Ceylan, mais ses 16 Martlet Mk. II, 9 Sea Hurricane et 12 Fulmar Mk. II ne faisaient guère le poids devant les *Zéro*.
Fin mars, d'autres Fulmar, ayant appartenu au N° 808 *Squadron*, orphelin de l'*Ark Royal*, arrivèrent dans le secteur et furent affectés, avec leur équipage, au N° 273 RAF *Squadron*.
Le 9 avril, le désastre frappa à nouveau la Royal Navy. Écrasé sous les bombes de 32 « Val », le *Hermes* coula en moins de dix minutes. Six Fulmar du N° 273 *Squadron*, basés à China Bay, arrivèrent sur les lieux trop tard (le *Hermes* ne disposait pas de chasseurs embarqués). Le *Lieutenant* P.E. Bailey commandait le dispositif (6) :
« *J'ai grimpé aussi vite que j'ai pu, ce qui n'était pas facile avec un Fulmar et, à environ 6 400 m, j'ai aperçu le* Hermes *devant moi. Quand nous nous sommes rapprochés, j'ai vu plus d'avions que j'en avais jamais vu rassemblés en un seul endroit jusqu'ici et, comme je n'avais pas de radio (aucun d'entre nous n'en avait), j'ai basculé mon avion en pointant vers la mêlée, pensant que c'était le meilleur moyen de prendre de la vitesse. Le Fulmar pouvait atteindre en pointe 490 km/h, ou du moins c'est que nous croyions, et c'est à cette vitesse que je suis arrivé au beau milieu d'un tas d'avions, par chance, tous ennemis. Je me rappelle avoir remarqué que le* Hermes *était criblé d'impacts, mais il n'était pas en feu. Il était aussi escorté par quelque navire.*
« *Je suis tombé sur un '96* [sic] *face à moi et j'étais sur le point d'ouvrir le feu quand un vacarme de tous les diables résonna dans l'habitacle. Je poussai le bouton et, à ma grande surprise, je vis le '96 partir en abattée. Je me rendis compte alors que le bruit avait été causé par l'arrachement de la verrière, sans nul doute, en raison de la vitesse inattendue que le zinc avait prise.*
« *Il y avait encore un nombre incroyable d'avions tout autour et j'étais alors à 300 m. J'ai mis le cap sur la terre ferme, car je craignais la présence de* Zéro. *Il y avait plusieurs avions devant moi et, une fois encore, un '96 se mit en travers de ma route. Je dois avouer avec regret que j'ai continué mon chemin après cela, car je n'avais plus de munitions et je me sentais devenir nerveux* ».
Bailey fut crédité d'un « Val » confirmé et d'un second probable.

LE *CHANNEL DASH*

Début février 1942, six Swordfish du N° 825 *Squadron* furent détachés à Manston, dans le sud de l'Angleterre, car l'Amirauté craignait que les croiseurs de bataille allemands *Scharnhorst*, *Gneisenau* et *Prinz Eugen* ne s'échappent de Brest pour regagner le nord de l'Allemagne. Cette crainte était parfaitement fondée et ce fut exactement ce qui arriva le 12 février. Profitant du mauvais temps, les trois navires réussirent leur « évasion ». Les six Swordfish attaquèrent avec beaucoup de courage et de panache, mais aucun coup au but ne fut réussi. En revanche, tous les appareils furent abattus. Leur chef, le *Lieutenant-Commander* Eugene Esmonde, reçut la *Victoria Cross* à titre posthume et les cinq autres survivants furent également décorés.
Cependant, cette attaque, aussi courageusement menée fut-elle, posa, pour Lord Killbracken, quelques questions (7) :
« *La raison pour laquelle ce fut le N° 825* Squadron *qui fut envoyé n'a jamais été explicitée – et pourtant, quelques explications seraient nécessaires. La commission d'enquête ne s'est même pas posé la question. Les opérations terrestres*

(6) *Bloody Shambles (vol.2)* – C. Shores & B. Cull – Grub Street, Londres, 1993.

(7) *Bring back my Strinbag* – P. Davies – Pan Books, Londres, 1980.



En mars 1943, l'*Indomitable* fait son retour, après sept mois d'indisponibilité en raison de graves avaries subies en Méditerranée. Il sera court, puisque le porte-avions sera à nouveau endommagé le 11 juillet 1943. On voit ici deux Seafire IIc du N° 880 *Squadron* qui s'apprêtent à décoller, avec au premier plan le « 7B » (MB240). (FAA Museum)

contre les navires ennemis en Manche n'étaient pas une attribution normale pour des avions navals. La RAF tenait en alerte pour cette opération de nombreuses escadrilles de bombardiers modernes et rapides, qui n'avaient pas besoin du concours modeste de la petite formation d'Esmonde. Le Bomber Command *avait 242 avions prêts à décoller* [...]. *Le* Coastal Command *tenait prêt à intervenir une quarantaine de Beaufighter armés de torpille. En soutien, trente-quatre* Squadrons *de chasseurs étaient sur le pied de guerre, ce qui représentait plus de 500 Spitfire et Hurricane.*

« *Toute l'affaire, peut-être la plus triste de la guerre, tourna mal dès le début. Pour des raisons difficiles à percer, on avait pensé qu'il était plus probable que les croiseurs de bataille quittent Brest en plein jour et un unique appareil, un Hudson du* Coastal Command*, avait été chargé de surveiller le port de la tombée de la nuit jusqu'à 23h00, heure à laquelle il serait relevé par un autre. La nuit était très sombre et l'ASV du Hudson tomba en panne à 19h20. Il ne fut pas relevé avant 22h38. Une étroite surveillance fut maintenue jusqu'au petit matin et personne ne se rendit compte que les* Scharnhorst *et* Gneisenau*, accompagnés par le croiseur lourd* Prinz Eugen *et une puissante escorte de destroyers et de* E-Boote*, s'étaient échappés à 21h20, pendant ces 198 minutes où Brest n'était plus couvert.*

« *La RAF fit décoller deux autres patrouilles d'un seul avion pendant la nuit ainsi qu'une mission matinale par deux Spitfire, mais l'armada ennemie ne fut pas repérée avant 10h42, quand deux Spit, qui ne la cherchaient même pas mais qui poursuivaient deux Messerschmitt, tombèrent dessus par erreur. La flotte approchait alors du détroit du Pas-de-Calais, après avoir parcouru près de 500 km sans avoir été détectée. Pour des raisons encore obscures, les pilotes avaient interdiction absolue de se servir de leur radio et ce ne fut que lorsqu'ils rentrèrent à leur base, à 11h09, qu'ils purent faire le rapport que la moitié de la RAF attendait.*

« *Les événements qui suivirent dépassent l'entendement. L'escadrille d'Esmonde, en tant qu'unité navale, dépendait du vice-amiral Dover, qui reçut la nouvelle à 11h30 et donna l'ordre aux six* Stringbag *de décoller dans une heure. Leur attaque était censée être coordonnée avec celle de quatre Beaufighter, première « vaguelette » d'une marée qui attendait l'arme au pied. Cependant, les Beaufighter ne purent pas décoller avant 13h40, soixante-dix minutes après le moment où Esmonde se dit qu'il poireautait depuis des mois. On s'attendait à une vive réaction de l'aviation ennemie et il avait été convenu au téléphone entre le vice-amiral et le* Fighter Command *que cinq escadrilles de Spitfire et de Hurricane accompagneraient le 825. Toutefois, une seule d'entre elles avait rallié Manston à 12h30 et ses dix Spitfire perdirent rapidement le contact avec les lents* Stringbag*. De ce fait, les Swordfish d'Esmonde, qui décollèrent à l'heure précise par mauvaise visibilité, volèrent seuls et pratiquement sans aucune protection jusqu'à proximité de l'armada, alors à moins de 20 km au nord de Calais.*

« *Ils approchèrent en deux groupes de trois. Avant d'atteindre le redoutable écran des destroyers, ils furent pris à partie par de nombreux chasseurs ennemis. L'avion d'Esmonde fut le premier touché. Ses ailes gauches furent déchiquetées (selon un survivant), mais le* Stringbag *continua sa route à basse altitude vers les gros bâtiments, survolant les destroyers qui les entouraient. Les deux pilotes qui l'accompagnaient, Kingsmill et Rose, furent aussi touchés mais maintinrent le cap. Rose avait été grièvement blessé, son mitrailleur tué et son réservoir mis en pièces par un obus. L'avion d'Esmonde s'écrasa en mer quand il fut atteint une nouvelle fois à trois cents mètres des croiseurs de bataille. Kingsmill et son observateur, Samples, furent blessés et l'avion subit de nouveaux dommages. Mais ils s'approchèrent du* Scharnhorst *et Kingsmill put viser et lancer sa torpille avant d'amerrir. Rose fit la même chose; il largua sa torpille, également sur le* Scharnhorst*, et put faire demi-tour au-dessus des destroyers avant que son moteur ne le trahisse. Du second groupe, mené par le* Lieutenant *Thompson, on ne sait rien. Volant derrière Esmonde, il ne fut jamais aperçu par les survivants.*

« *Ainsi s'acheva l'opération la plus incompréhensible, la plus mal plannifiée et la plus courageuse de l'histoire de l'aéronavale* [britannique ! - NDLR] ».

ENCORE CONTRE LES FRANÇAIS

Le 5 mai 1942, accompagnés par une puissante force navale, les porte-avions *Illustrious* et *Indomitable* se présentèrent devant Diego-Suarez (Madagascar), l'un des plus beaux ports de l'océan Indien. À cette époque, Madagascar était entre les mains de l'administration de Vichy et les Britanniques craignaient que les Français, sous la pression, n'acceptâssent de céder des bases dans l'île permettant le ravitaillement des sous-marins allemands et même japonais, très actifs dans l'océan Indien.

Pas moins de cinq escadrilles de chasse et quatre de bombardement/torpillage participèrent à cette opération, baptisée « Ironclad ». Tandis que les Swordfish neutralisaient les principales menaces maritimes, l'aviso *D'Entrecasteaux* et le sous-marin *Bévéziers*, les Martlet du N° 881 *Squadron* faisaient régner l'ordre dans le ciel, face à une modeste aviation française, composée d'une douzaine de Morane 406 et de moitié moins de Potez 63.11.

Deux Potez 63.11 furent abattus le 6 mai, le premier par les *Lieutenant* R.A. Bird et *Sub-Lieutenant* B.J. Waller et le second par le *Lieutenant* C.C. Tomkinson. Le lendemain, Waller et Tomkinson abattirent chacun un Morane, le *Sub-Lieutenant* J.A. Lyon un troisième et un quatrième tomba sous les feux croisés de Waller et de Lyon. En fait, les Français ne perdirent que trois appareils, parmi lesquels celui du célèbre aviateur d'avant-guerre, le capitaine Bernache-Assolant. Le *Lieutenant* L.A. Hordern, commandant le N° 881 *Squadron*, fut descendu dès le début du combat, mais il se posa sans dommage sur le ventre. Ce furent les deux seuls combats aériens de la campagne.

Un Martlet Mk. II (AJ128) du N° 881 *Squadron* s'apprête à décoller de l'*Illustrious* pour protéger les débarquements britanniques à Diego-Suarez (Madagascar), le 5 mai 1942. Cette escadrille revendiqua les seules victoires aériennes de cette courte campagne. (FAA Museum, via R.C. Sturtivant)

VICTOIRE À MALTE

Le mois de juin 1942 vit une intense activité de la FAA tant dans le grand Nord, en protection des convois ravitaillant l'URSS (PQ17), qu'en Méditerranée (opération « Harpoon »). Dans ce dernier secteur, toutefois, l'intensité dramatique allait atteindre son point culminant au mois d'août 1942.

Le 10 août, le plus gros convoi destiné à Malte franchit le détroit de Gibraltar. Il se composait de treize cargos, un pétrolier, escortés par pas moins de quatre porte-avions (*Eagle*, *Argus*, *Victorious* et *Indomitable*), deux cuirassés, sept croiseurs et vingt-six destroyers. Bien qu'ayant rejoint le convoi, le porte-avions *Furious* n'avait à son bord que des Spitfire destinés à Malte. Jamais la Royal Navy n'avait encore monté une opération aéronavale aussi importante. Cette opération reçut le nom de code de « Pedestal ».

Curieusement, ce fut un avion de ligne français qui donna l'alerte, le 10 août (8). Le lendemain, le sous-marin U-73 torpilla l'*Eagle* qui coula en six minutes, entraînant au fond de l'eau la quasi totalité des Sea Hurricane du N° 801 *Squadron* et des Swordfish du N° 824 *Squadron*. Le 12 août, l'*Indomitable* fut endommagé par des Ju 87. Pour ces deux journées de combat, la FAA revendiqua 39 victoires, dont 28 à l'actif des N° 800 (Sea Hurricane), 806 (Martlet Mk. II) et 880 (Sea Hurricane) *Squadrons* de l'*Indomitable*.

La bagarre fit rage encore pendant un jour, mais, en dépit de pertes subies, 32 000 tonnes de provisions et de munitions, un pétrolier et une trentaine de Spitfire avaient atteint Malte. « Pedestal » s'acheva par une grande victoire.

Ce fut aussi le cas en septembre pour le convoi PQ18, à destination de Mourmansk. La leçon tirée du désastre de son prédécesseur porta ses fruits. Les N° 802 et 883 *Squadrons*, embarqués à bord du HMS *Avenger*, revendiquèrent cinq avions ennemis détruits et dix-sept endommagés.

LE DERNIER BAROUD DES FRANÇAIS

Le 8 novembre 1942, pour participer aux débarquements anglo-américains en Afrique du Nord (opération « Torch »), la Royal Navy aligna sept porte-avions aux côtés de quatre porte-avions américains. Tout ne se passa pas pour le mieux, en particulier à Oran, zone attribuée à la FAA.

Dès la première sortie, quatre Albacore du N° 822 *Squadron* furent abattus et trois autres fortement endommagés par des Dewoitine 520. Les Sea Hurricane du N° 800 *Squadron* réagirent un peu tardivement, mais revendiquèrent cinq victoires. Quelques minutes plus tard, les D.520 se heurtèrent aux Seafire du N° 807 *Squadron*. En descendant le sergent Caussé du GC III/3, le *Sub-Lieutenant* Baldwin obtint la première victoire aérienne du Seafire !

Les combats fratricides cessèrent le 10 novembre, mais en Algérie, la FAA avait laissé sur le terrain 15 Sea Hurricane, 12 Seafire, 8 Martlet, 8 Albacore et 2 Fulmar, la plupart détruits en raison d'une « *familiarisation insuffisante* » des pilotes, en grande partie inexpérimentés.

Toutefois, les Allemands, eux, n'avaient pas cessé les combats dans ce secteur et les *U-Boote* manifestèrent une intense activité au large d'Alger.

Le 15 novembre, le HMS *Avenger* fut torpillé par le U-155 à l'ouest de Gibraltar, alors qu'il rentrait au Royaume-Uni. Deux jours plus tard, au large d'Alger, un Albacore du N° 820 *Squadron* acheva le U-331, préalablement endommagé par un Hudson de la RAF. Signalons au passage que le U-331 s'était signalé en envoyant par le fond le cuirassé *Barham*.

L'ANNÉE 1943

Pour ce qui concerne la Fleet Air Arm, le mois de mai 1943 fut un important tournant de la guerre. En Méditerranée, les forces de l'Axe furent définitivement chassées du continent africain et la menace qui avait longtemps pesé sur Malte commençait à se dissiper. Dans l'Atlantique, les sous-marins allemands subirent ce mois-là des pertes si lourdes qu'elles les contraignirent à plus de discrétion. La bataille de l'Atlantique n'était pas encore totalement gagnée, mais son sort ne faisait plus de doute désormais.

Le 23 mai, le U-752 connut le triste honneur d'être le premier *U-Boot* coulé à coups de roquettes (par un Swordfish du N° 819 *Squadron*).

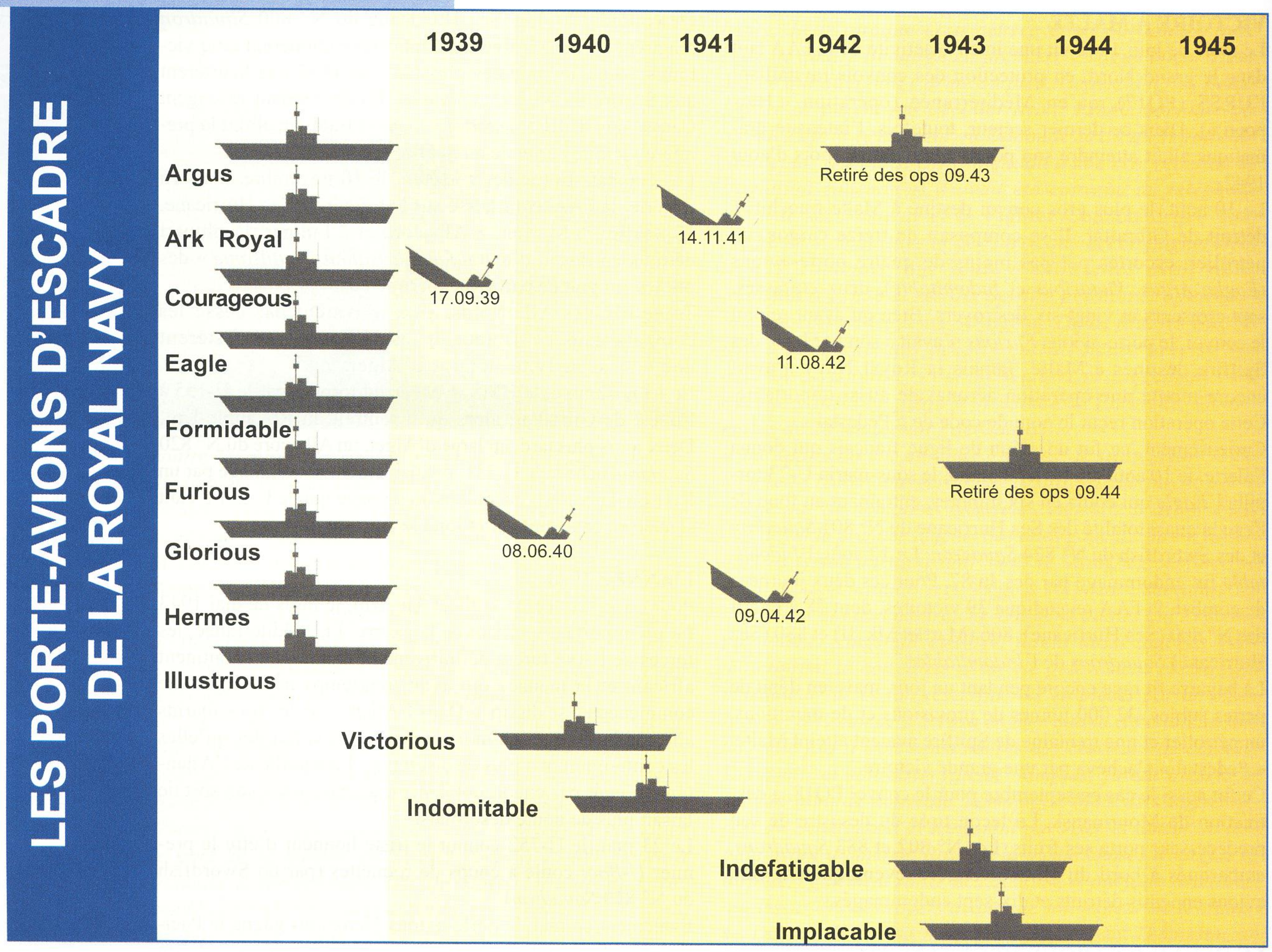
Également en mai, le porte-avions *Victorious* gagna le Pacifique par le canal de Panama et vint se joindre à la flotte américaine pour participer aux opérations dans la mer de Corail. À son bord, trois escadrilles étaient équipées de Martlet et deux d'Avenger. L'une de ces dernières, le N° 832 *Squadron*, fut affectée le 26 juin au porte-avions américain *Saratoga* à bord duquel elle prit part aux débarquements aux Salomon Centrales.

En juillet 1943, un nouveau type de chasseur fit son apparition en unité : le Hellcat. Il fut affecté en premier au N° 800 *Squadron*.

La FAA fut moyennement concernée par les débarquements en Sicile, auxquels furent quand même affectés trois porte-avions.

(8) *L'Aviation de Vichy au Combat - Tome I : Les Campagnes Oubliées* – C-J.Ehrengardt & C.F.Shores – Lavauzelle, Paris, 1985.

Paré à décoller du porte-avions d'escorte HMS *Searcher*, ce Wildcat Mk. V (JV445, code 6Q) du N° 882 *Squadron* s'apprête à effectuer une mission contre le *Tirpitz*, en février 1944.
(RAF Museum)



Le 16 juillet, l'*Indomitable*, qui avait déjà été endommagé l'année précédente, fut à nouveau fortement avarié lors d'un raid aérien et dut être renvoyé aux USA pour réparations.

En revanche, la FAA fut totalement impliquée dans l'opération « Avalanche » déclenchée le 9 septembre 1943. Plus de cent chasseurs embarqués sur sept porte-avions couvrirent les débarquements à Salerne (au sud de Naples), qui, en fin de compte, débouchèrent sur la demande d'armistice de la part de l'Italie.

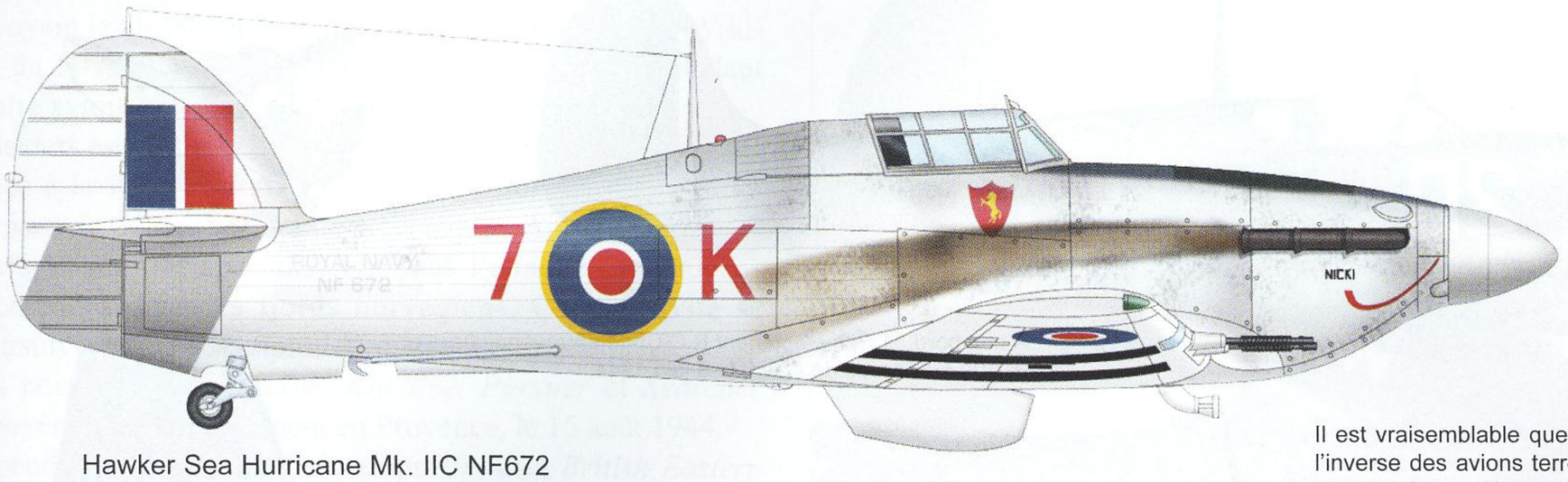
En mai 1943, avec la création du nouveau N° 1830 *Squadron* apparut un nouveau chasseur au sein de la FAA : le Vought Corsair. À la fin de l'année, la FAA comptait huit escadrilles équipées de ce nouveau modèle. Pour pouvoir être stockés dans le pont inférieur des porte-avions britanniques, plus bas de plafond que celui de leurs homologues américains, les Corsair virent leur envergure raccourcie de quelque 40 cm. La FAA mit en service le Corsair sur ses porte-avions bien avant l'US Navy, qui considéra longtemps cet appareil comme inadapté à cet usage.

Un Avenger Mk. I (FN908) du N° 846 *Squadron* à l'entraînement à Machrihanish (Écosse), en décembre 1943. (RAF Museum)

DANS LE PACIFIQUE

Au début de l'année 1944, la Royal Navy était toujours très préoccupée par la présence du *Tirpitz* dans son fjord norvégien d'Alta, près de Drontheim. Le 3 avril, un important raid aérien fut exécuté auquel participèrent les avions des *Furious*, *Victorious* et *Pursuer*. Plusieurs coups au but furent enregistrés par les Barracuda des N° 827 et 830 *Squadron*. Une nouvelle mission (opération « Goodwood ») fut montée le 17 juillet, mais sans grand succès. Endommagé le 15 septembre par la RAF, le puissant bâtiment fut remorqué dans le fjord de Tromsö, où il fut finalement détruit par la RAF le 12 novembre par plusieurs bombes « Tallboy » de 5 500 kg.

Au printemps 1944, les convois en direction de l'Union Soviétique se succédaient à grande cadence. Les Swordfish du N° 816 *Squadron*, à bord du HMS *Chaser*, allaient particulièrement se distinguer en participant directement à la destruction de trois *U-Boote*

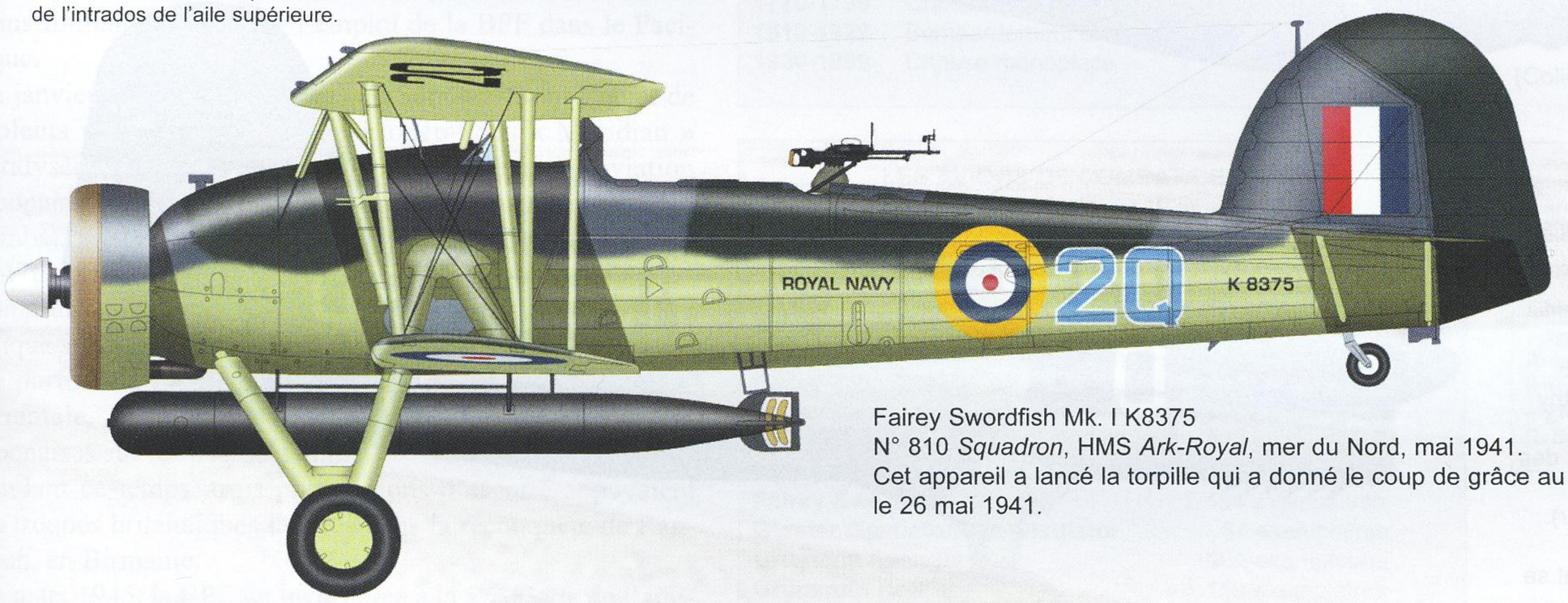


Hawker Sea Hurricane Mk. IIC NF672
N° 835 *Squadron*, HMS *Nairana*, juin 1944.
À bord de cet appareil, le *Sub-Lieutenant* A.R. Burgham revendiqua un Ju 290 le 26 mai 1944.

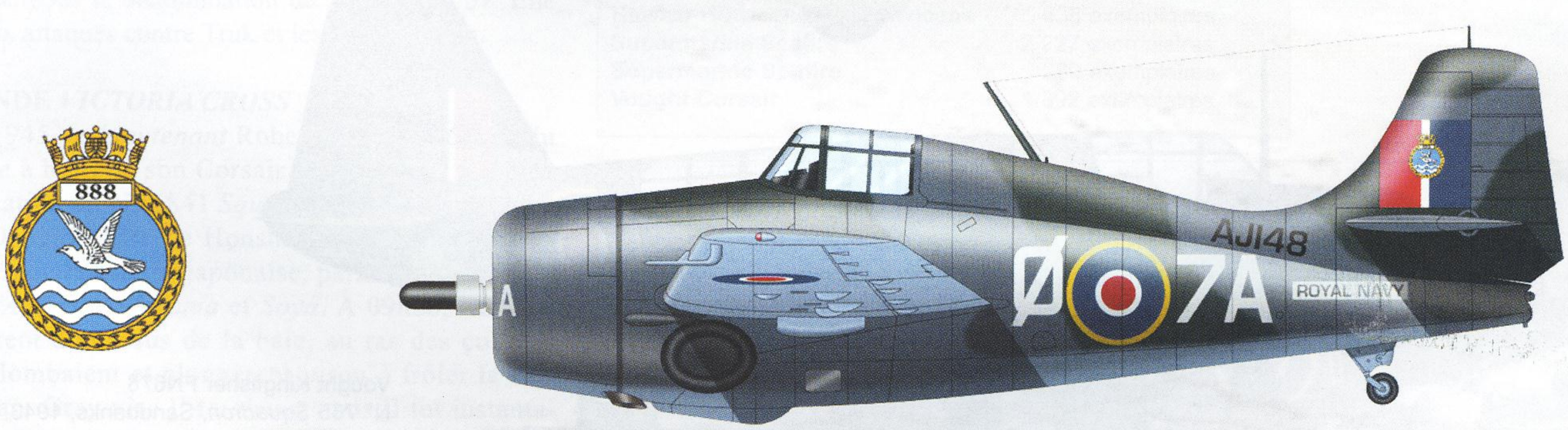
Il est vraisemblable que l'insigne n'était porté que du côté droit. À l'inverse des avions terrestres, les avions embarqués présentaient souvent leurs décorations du côté droit, celui visible depuis le « château » du porte-avions.

Fairey Albacore Mk. I BF653
N° 820 *Squadron*, HMS *Formidable*, au large d'Alger, 8 novembre 1942.
Les avions embarqués à bord du *Formidable* remplacèrent la première lettre de leur code par un « O barré » pour l'opération « Torch ». Pour rendre les débarquements plus sympathiques aux yeux des Français, les cocardes britanniques furent généralement remplacées par des cocardes américaines. Ici, on a poussé le raffinement jusqu'à remplacer « Royal Navy » par « US Navy » !

Le code « 2Q » était répété en noir des deux côtés de l'intrados de l'aile supérieure.



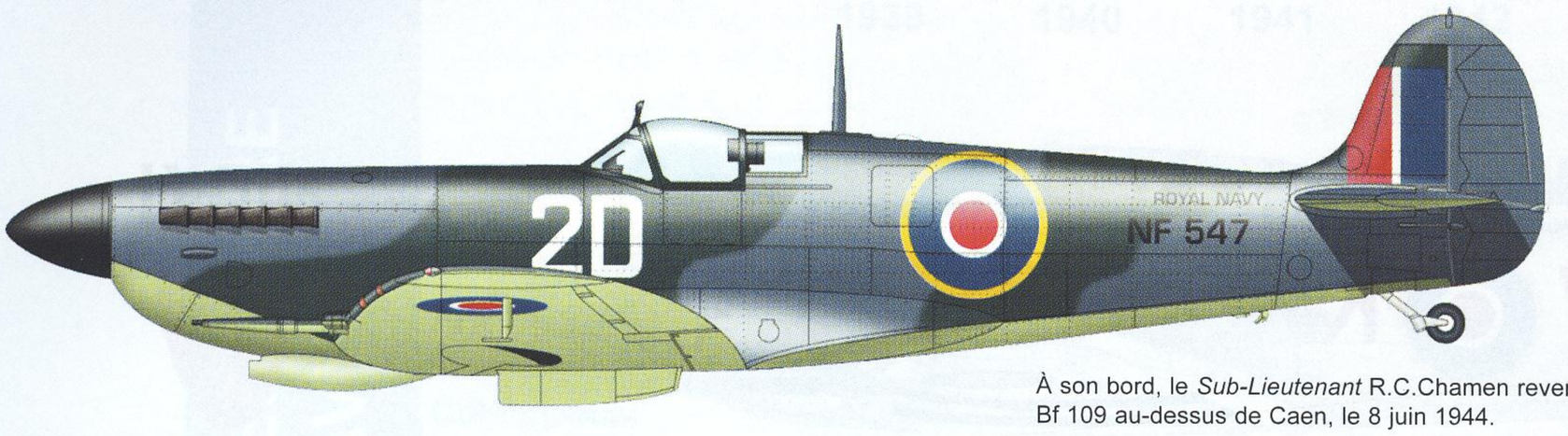
Fairey Swordfish Mk. I K8375
N° 810 *Squadron*, HMS *Ark-Royal*, mer du Nord, mai 1941.
Cet appareil a lancé la torpille qui a donné le coup de grâce au *Bismarck*, le 26 mai 1941.



Sur le côté droit, le code se lisait Ø7-A.

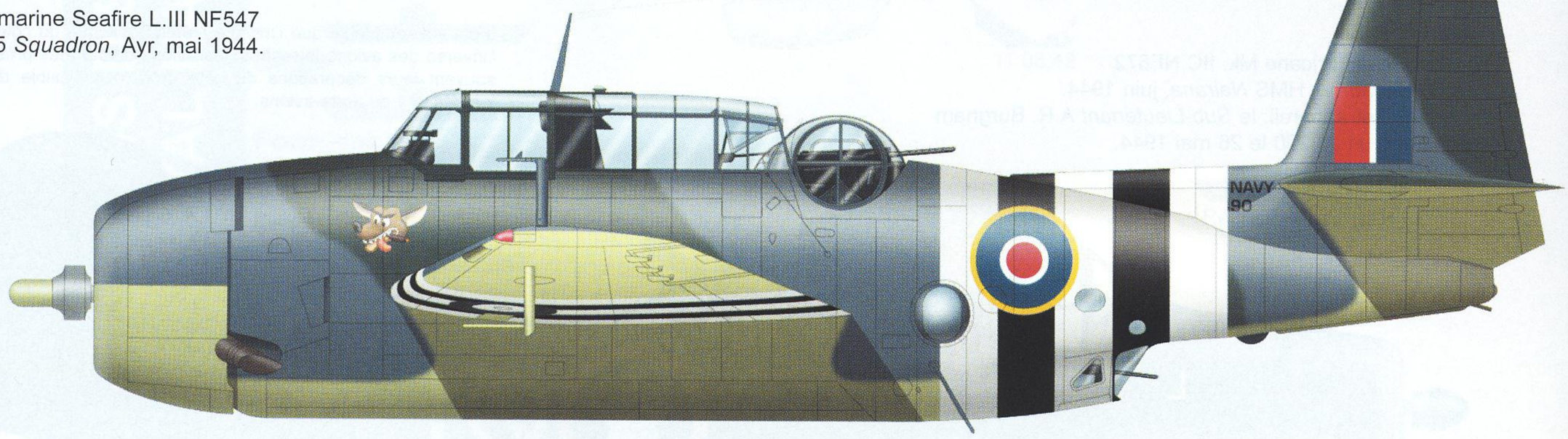
Grumman Martlet Mk. II AJ148
N° 888 *Squadron*, HMS *Formidable*, au large d'Alger, 8 novembre 1942.
Si la lettre d'origine du code a été remplacée par un « O barré », les cocardes britanniques ont été conservées.

Fleet Air Arm

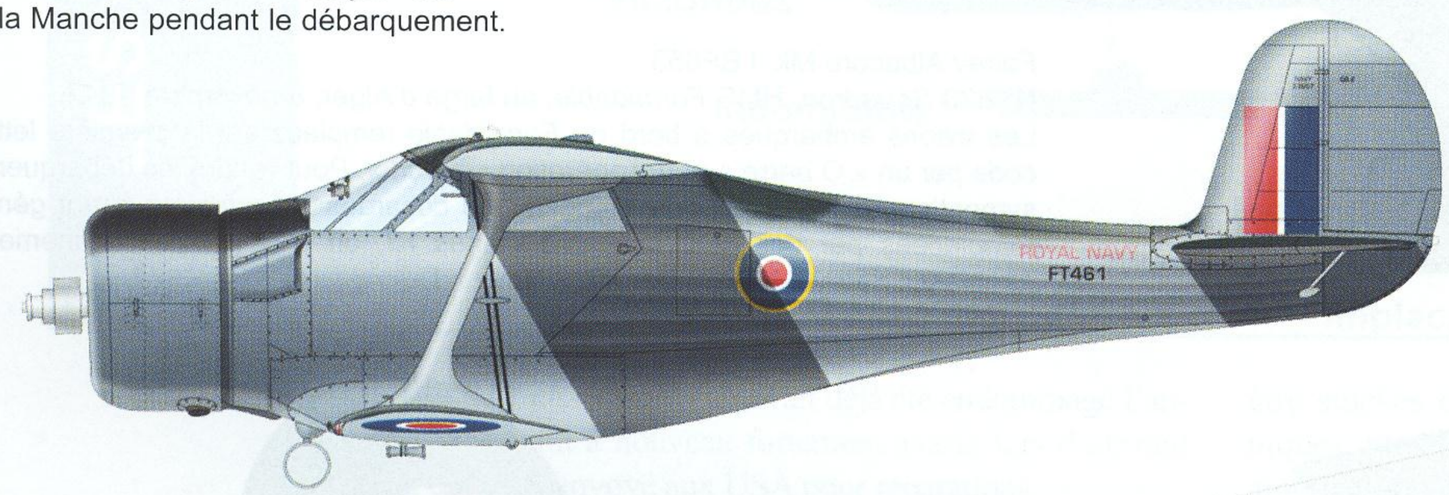


À son bord, le *Sub-Lieutenant* R.C.Chamen revendiquera un Bf 109 au-dessus de Caen, le 8 juin 1944.

Supermarine Seafire L.III NF547
N° 885 *Squadron*, Ayr, mai 1944.

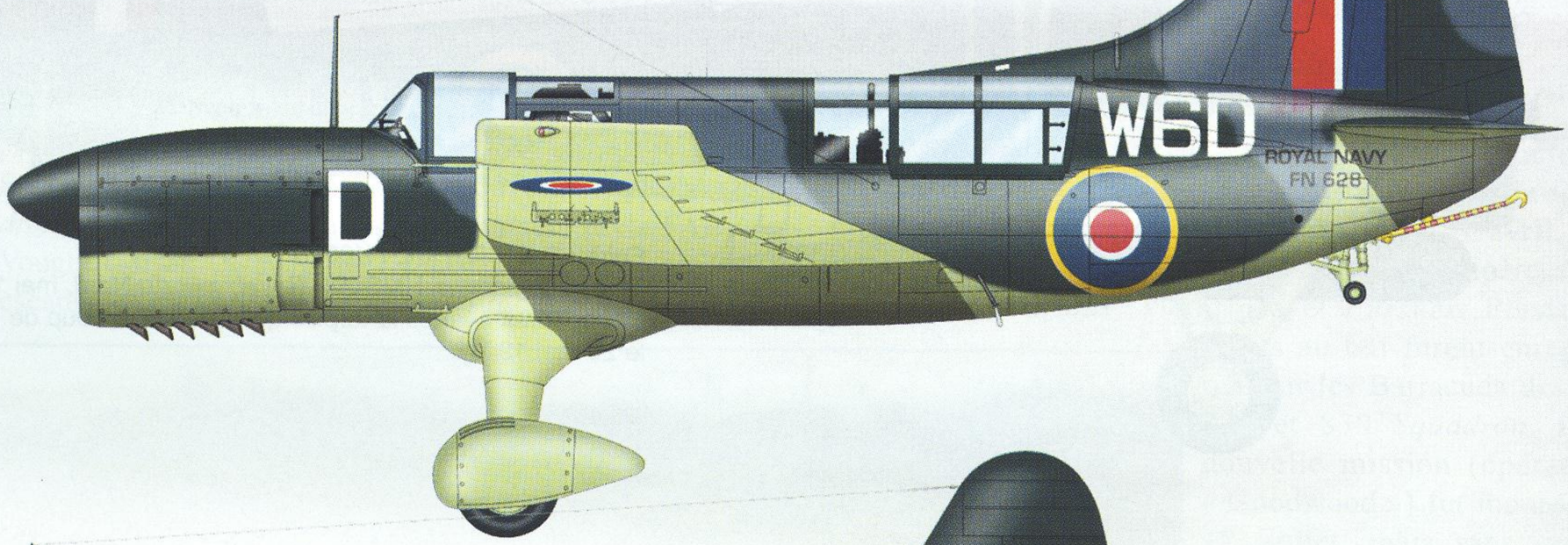


Grumann Avenger Mk. II (TBM-1C) JZ490
N° 855 *Squadron*, Hawkinge, juin 1944.
Cette unité fut utilisée pour « nettoyer» les eaux de la Manche pendant le débarquement.



Beech Traveler Mk. I FT461
Aeroplane Armament Experimental Establishment, Boscombe Down, mars 1944.
Cet établissement testait les avions pour la rédaction du manuel du pilote. Ce Traveler, premier des 75 exemplaires reçus, servit ensuite pour les liaisons.

Curtiss Seamew FN628
N° 755 *Squadron*, Worthy Down, octobre 1943.
Cette escadrille formait des radios-mitrailleurs (*Telegraphist-air gunner*).
Le code du côté droit comportait une erreur et se lisait « D6W ».



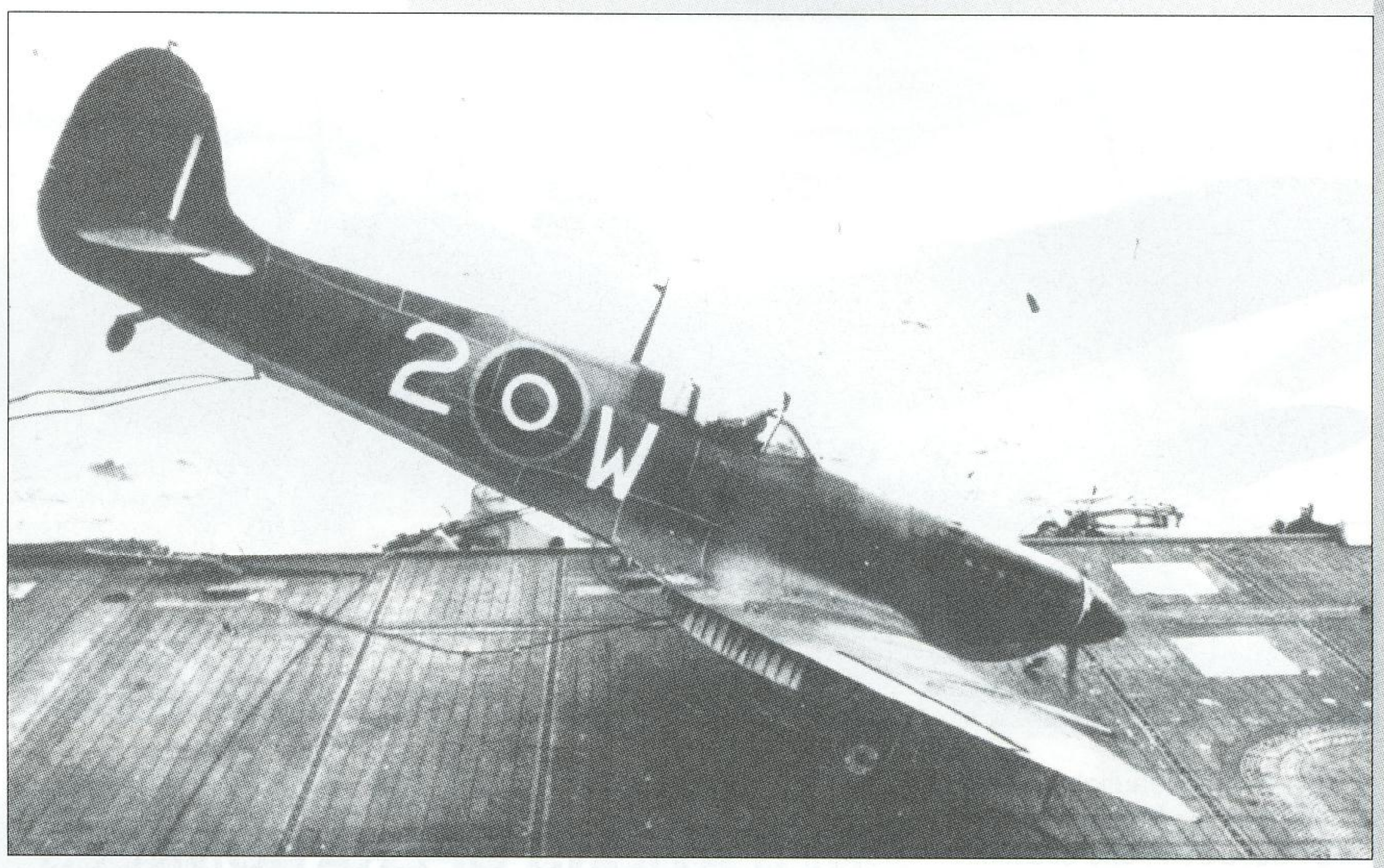
Vought Kingfisher FN678
N° 765 *Squadron*, Sandbanks, 1943.
Unité d'entraînement des pilotes d'hydravion.

© P-A. Tilley - sept. 99

entre le 4 et le 6 mars (U-475, U-366 et U-973). Les Swordfish des N° 819 et 846 *Squadrons* ne furent pas en reste, en envoyant le U-288 par le fond le 3 avril, tandis que les Wildcat du N° 819 *Squadron* nettoyaient le ciel en descendant quatre avions allemands au cours du voyage.
Plusieurs escadrilles d'Avenger et de Swordfish furent détachées à la RAF et utilisées par le *Coastal Command* pour préparer le débarquement de Normandie. Après son succès, quelques unes se spécialisèrent dans l'attaque des vedettes allemandes dans les fjords norvégiens. Cette activité se poursuivit jusqu'à la capitulation des forces allemandes.
Les porte-avions *Attacker*, *Khedive*, *Pursuer* et *Searcher* appuyèrent le débarquement en Provence, le 15 août 1944.
Cependant, au début du printemps 1944, la *British Eastern Fleet* avait réuni des forces suffisantes pour passer à l'offensive contre les Japonais. Ce théâtre allait progressivement absorber la plus grosse part de l'énergie de la FAA. Entre avril et octobre 1944, l'*Eastern Fleet* compta sur la présence permanente de trois porte-avions d'escadre (*Illustrious* puis *Indomitable*, *Indefatigable* et *Victorious*), qui opérèrent dans l'océan Indien, dans le golfe du Bengale et en mer de Chine Méridionale. Les premières attaques furent lancées en avril 1944 sur Sumatra et Java (en particulier contre le port de Sabang).
En novembre 1944, la flotte d'Extrême Orient fut scindée en deux, l'*Eastern Fleet* ou *East Indies Fleet* et la *British Pacific Fleet*, à laquelle furent rattachées toutes les grosses unités. Le 1st *Carrier Squadron* de la BPF était composé autour de quatre porte-avions d'escadre. L'*Eastern Fleet* rassemblait les porte-avions d'escorte; elle fournissait les CAP (*Combat Air Patrols* ou patrouilles de couverture a priori) et était chargée du réglage de l'artillerie navale. Les deux flottes furent placées sous le commandement général de l'amiral Lord Mountbatten, chef du SEAC (*South East Asia Command*).
Bien que peu enthousiastes, car craignant l'absence de réserves et de logistique chez les Britanniques, les Américains finirent par accepter l'emploi de la BPF dans le Pacifique.
En janvier 1945, les raffineries de Sumatra firent l'objet de violents raids aériens. Les deux opérations « Meridian » paralysèrent la production d'essence destinée à l'aviation japonaise, mais coûtèrent 41 avions à la FAA. Au cours d'un combat, le 29 janvier, le *Major* Ronald C. Hay, commandant le 47th *Naval Wing* (HMS *Victorious*) participa à la destruction d'un « Oscar » et d'un « Tojo », devenant ainsi le seul et unique as des Royal Marines
Le porte-avions *Formidable* s'aventura en mer de Chine Orientale, au mois d'avril, pour attaquer les possessions japonaises sur les îles Sakishima.
Pendant ce temps, trois porte-avions d'escorte appuyaient les troupes britanniques lancées dans la reconquête de Rangoon, en Birmanie.
En mars 1945, la BPF fut incorporée à la 5ème Flotte de l'amiral Spruance, sous la dénomination de *Task Force* 57. Elle participa aux attaques contre Truk et les îles du Japon.

LA SECONDE *VICTORIA CROSS*

Le 9 août 1945, le *Lieutenant* Robert H. Gray décolla du *Formidable* à bord de son Corsair IV (KD658), à la tête d'une formation du N° 1841 *Squadron*. Son objectif était la baie d'Onagawa (île de Honshû) où mouillaient plusieurs unités de la marine japonaise, parmi lesquelles les destroyers *Amakusa*, *Ohama* et *Soya*. À 09h20, les Corsair arrivèrent au-dessus de la baie, au ras des collines qui la surplombaient et plongèrent jusqu'à frôler la surface de l'eau. Gray visa l'*Amakusa*, mais il fut instantanément touché par l'artillerie antiaérienne. L'une de ses bombes fut arrachée de son berceau et un incendie se déclara à bord de l'avion. Gray lança sa seconde bombe qui pénétra dans la salle des machines avant d'exploser. Quelques secondes plus tard, le Corsair se transforma en une boule de feu, glissa sur l'aile droite et percuta l'eau.



L'*Amakusa* ne devait pas tarder à sombrer et les équipiers de Gray coulèrent également l'*Ohama*.
Le *Lieutenant* R.H. Gray, de la Royal Canadian Navy, reçut à titre posthume la deuxième et dernière *Victoria Cross* de la Fleet Air Arm.

Impossible de traiter d'une aéronavale sans montrer au moins une photo spectaculaire d'un appareil qui a raté son appontage.
Eh bien ! en voici deux.

Ci-dessus, le Seafire F.III LR856 (« 2W ») du N° 899 *Squadron*, en fâcheuse posture sur le pont du HMS *Indefatigable*, au début de l'année 1944.

Ci-dessous, le Seafire Ib PA120 (« P ») du N° 842 *Squadron*, après que le *Sub-Lieutenant* E.R. Bennett ait accroché la barrière du HMS *Fencer*, le 5 février 1944.

(Collection R.C. Sturtivant)

NUMÉROTATION DES *SQUADRONS* DE LA FAA

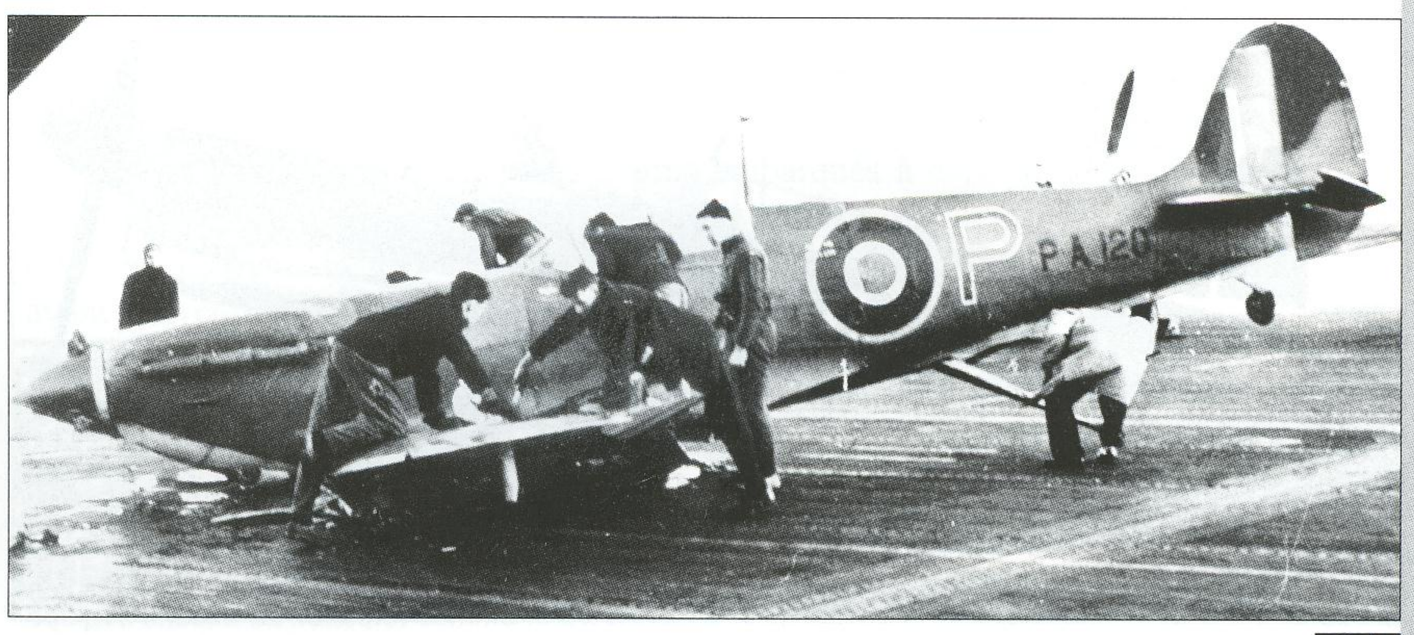
700-749	Avions catapultés, puis entraînement
750-799	Entraînement, seconde ligne
800-809	Chasse monoplace
810-819	Bombardement-torpillage-reconnaissance
820-859	Torpillage-reconnaissance-réglage artillerie
860-869	Bombardement-torpillage-reconnaissance
870-899	Chasse monoplace
1700-1749	Bombardement-reconnaissance amphibie
1770-1799	Chasse biplace
1810-1829	Bombardement en piqué
1830-1899	Chasse monoplace

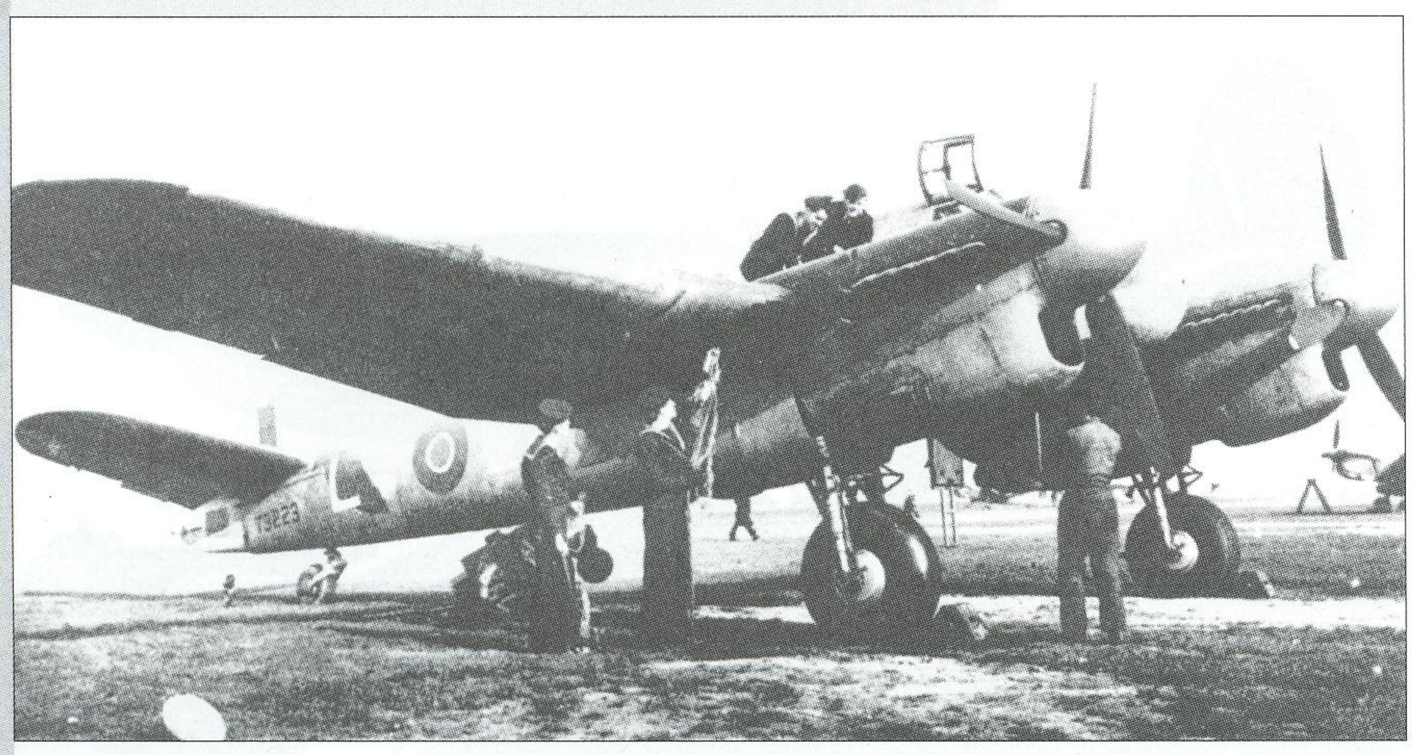
LES AVIONS DE COMBAT DE LA FAA
(pris en compte entre le 24 mai 1939 et le 15 août 1945)

Blackburn Roc	136 exemplaires
Blackburn Skua	192 exemplaires
Brewster Buffalo	33 exemplaires
Bristol Beaufighter NF.II	93 exemplaires
Fairey Albacore	800 exemplaires
Fairey Barracuda	2 512 exemplaires
Fairey Firefly	680 exemplaires
Fairey Fulmar	600 exemplaires
Fairey Swordfish	2 494 exemplaires
Gloster Gladiator/Sea Gladiator	87 exemplaires
Grumann Avenger	904 exemplaires
Grumman Hellcat	1 159 exemplaires
Grumann Martlet/Wildcat	1 083 exemplaires
Hawker Hurricane/Sea Hurricane	635 exemplaires
Supermarine Seafire	2 227 exemplaires
Supermarine Spitfire	280 exemplaires
Vought Corsair	1 892 exemplaires

Remerciements à Ray Sturtivant.

Pour ceux qui veulent en savoir plus, nous recommandons les deux voumes édités par Air Britain :
– *The Squadrons of the Fleet Air Arm*, par R. Sturtivant et T. Ballance
– *Fleet Air Aircraft 1939-45*, par R. Sturtivant et M. Burrow.





Un Bristol Beaufighter Mk. II (T3223), codé « L1P », du N° 781 *Squadron* , une escadrille de transformation sur Beaufighter, basée à Lee-on-Solent, en juin 1943.
(Collection R.C. Sturtivant)

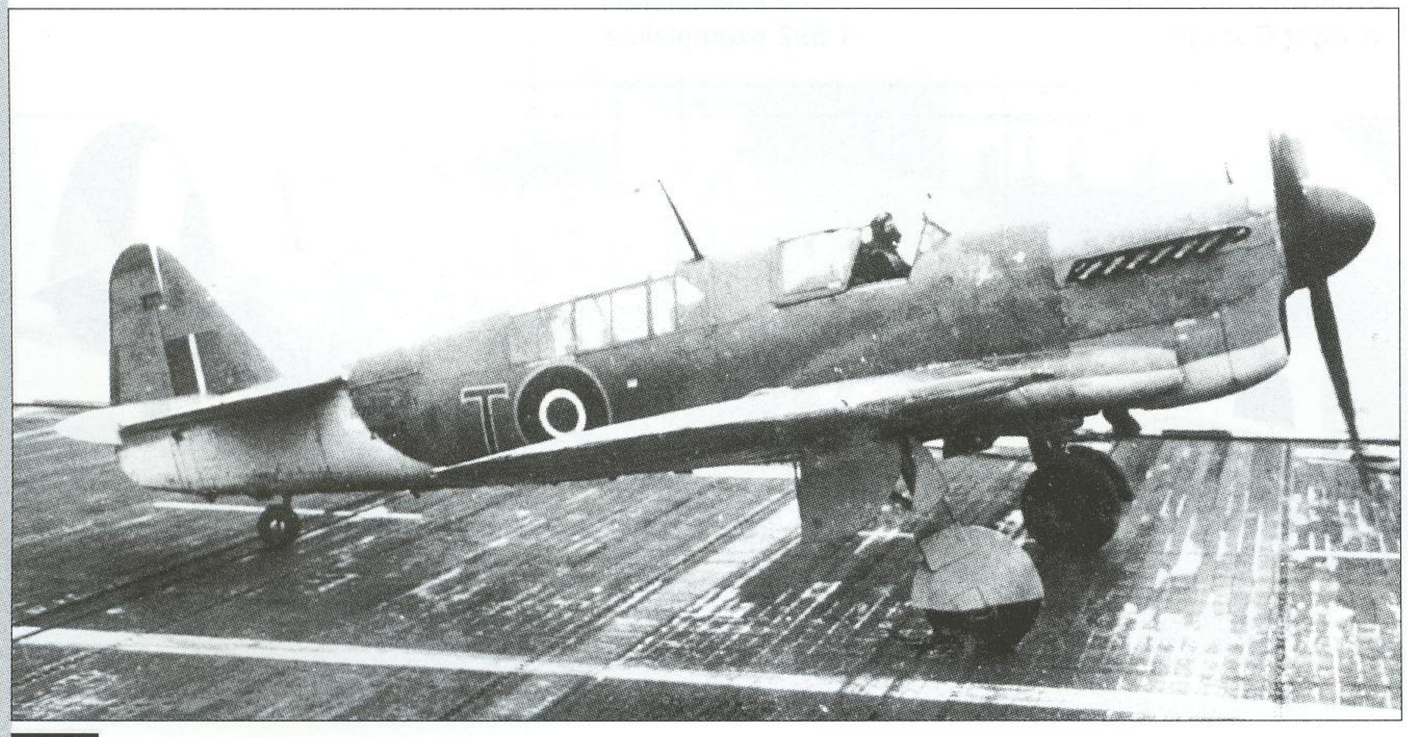
CAMOUFLAGE ET MARQUES DES AVIONS OPÉRATIONNELS DE LA FLEET AIR ARM

Compte-tenu du fait que le ministère de la Production Aéronautique, créé en mai 1940, avait autorité sur les commandes destinées à la fois à la RAF et à la FAA, une certaine standardisation intervint en matière de camouflage et de marques de nationalité. Bien qu'ayant toute latitude pour déterminer sa propre codification tactique, la FAA utilisa une codification quasiment identique à de celle de RAF.
Contrairement à une idée communément répandue, les camouflages et marques de l'aviation britannique, aussi réglementés furent-ils, firent l'objet de fréquentes variantes et interprétations. Aussi, dans les lignes qui suivent, n'évoquerons-nous que les généralités, en prenant le soin d'avertir le lecteur qu'il existait de nombreuses exceptions. Nous l'invitons ainsi à faire commencer chaque proposition par « *en règle générale...* ».

LES MARQUES DE NATIONALITÉ

Les marques de nationalité (cocarde et fanion de dérive) apposées sur les avions de la FAA furent identiques à celles des avions de la RAF. Parmi les appareils opérationnels, seuls les chasseurs possédaient des cocardes d'intrados.
Les cocardes étaient donc du type A, A1, B et C1, dans les dimensions classiques définies par le ministère de l'Air.
Dans le Sud-Est asiatique, les avions de la FAA suivirent les directives imposées par l'*India Command* (futur SEAC – *South-East Asia Command*) et reçurent des cocardes blanches et bleues à partir du 24 juin 1943, puis bleu foncé et bleu azur à partir du 29 septembre 1943 (a).

Un Faire Firely Mk. I (Z1888 - « T ») du N° 1771 *Squadron* à l'entraînement, à bord du HMS *Ravager*, le 16 août 1944. L'unité sera par la suite déployée à bord du HMS *Implacable*.
(Collection R.C. Sturtivant)



Les appareils embarqués de l'*East Indies Fleet*, qui opérèra en mer des Adaman et en mer de Chine Méridionale à partir d'avril 1944, reçurent des cocardes bleues et blanches. Ce type de cocarde fut également adopté par la *British Pacific Fleet*, entre novembre 1944 et mars 1945, date à laquelle elle copia ses cocardes sur celles de l'US Navy.

CAMOUFLAGE

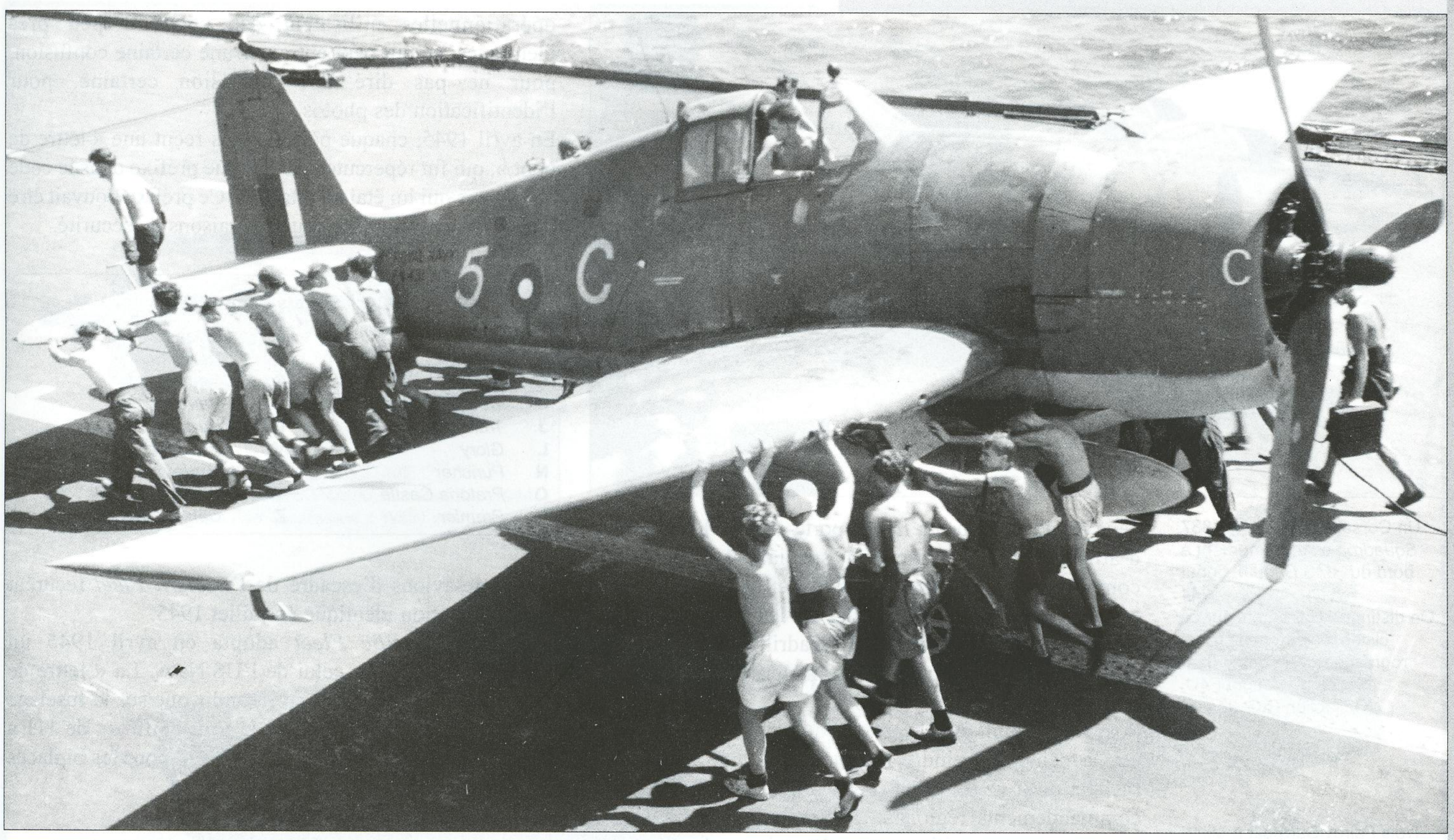
Lorsque la guerre éclata, la FAA avait adopté depuis deux ans des tons qu'elle jugeait plus conformes au besoin spécifique de camouflage de ses appareils. Les parties supérieures étaient peintes en *Dark Slate Gray* et en *Light Slate Gray*, le dessous et les flancs, en *Sky Gray*. Les hydravions embarqués, généralement laissés en métal naturel, furent progressivement camouflés au cours des premiers mois de guerre.
Toutefois, quand la FAA se déploya en Méditerranée, on découvrit que le camouflage des avions contrastait trop fortement dans la luminosité bleuâtre ambiante. Au mois de juin 1940, la FAA recommanda l'emploi du *Sky Blue* sur les parties inférieures des avions de reconnaissance diurnes et du noir mat pour les avions opérant de nuit. Avant l'introduction du *Sky Type S*, qui ne se généralisa guère avant mars 1941 au sein de la FAA, certains avions reçurent une couche d'*Azure Blue* en remplacement du *Sky Blue*.
En avril 1941, le ministère de la Défense imposa une complète standardisation du camouflage sur tous les avions. Tous les appareils de la FAA, qu'ils fussent terrestres ou embarqués et quel que soit leur théâtre d'opérations, se virent appliquer le schéma dit *Temperate Sea Scheme*. Les teintes furent limitées au *Dark Slate Gray* et *Extra Dark Sea Gray* pour le dessus et *Sky Type S* pour le dessous.
Les avions américains livrés à la FAA dans le cadre du « prêt-et-bail » furent peints dans des tons choisis sur les catalogues de référence américains comme se rapprochant le plus des teintes officielles britanniques. Ce ne fut guère avant le début de l'année 1945 que les nouveaux appareils furent livrés dans le coloris unique *Gloss Sea Blue* (improprement appelé *Midnite Blue*).

Équivalents *Federal Standard*

- *Dark Slate Gray* : FS 34096	- *Light Slate Gray* : FS 34159
- *Sky Gray* : FS 36463	- *Sky Blue* : FS 35622
- *Azure Blue* : FS 35231	- *Sky Type S* : FS 34424
- *Extra Dark Sea Gray* : FS 36099	- *Gloss Sea Blue* : FS 15042

En 1942, le *Sky Type S* fut remplacé sur les Swordfish par du blanc.
L'intérieur des trappes et des logements, ainsi que les jambes du train d'atterrissage fut généralement peint dans le ton des parties inférieures de l'appareil.
Les bombes étaient gris foncé ou noir métallisé. Les roquettes avaient habituellement le corps couleur métal et la tête noire. Les rails et les lance-bombes étaient fréquemment repeints dans le ton des surfaces inférieures.
La couleur des torpilles variait selon leur utilisation (factice ou réelle) et leur modèle. La plupart des torpilles opérationnelles étaient de la même teinte que les bombes ou bien encore métal naturel, avec la tête noire ou rouge vermillon mat (les torpilles factices avaient la tête blanche ou jaune).

(a) Les marques du SEAC seront le sujet d'une prochaine rubrique *Camouflage et Marques*.



Un Hellcat Mk. I (FN431) du N° 1839 *Squadron* sur le pont du HMS *Indomitable*, au large de Sumatra, début 1945.
Le 24 janvier 1945, le *Lieutenant* A.B. Macrae, de la RNZAF, abattit un « Nick » au-dessus de Palembang à bord de cet appareil.
(Archives Blitz)

NUMÉROS DE SÉRIE

Tous les avions de la FAA portaient de manière distincte l'inscription ROYAL NAVY en noir sur le fuselage arrière. La hauteur des lettres était réglementée à 4 pouces (env. 10 cm), mais une certaine fantaisie règna également dans ce domaine.
Le numéro de série, attribué par le ministère de la Production Aéronautique, apparaissait de la même manière que sur les avions de la RAF, mais en règle général sous l'inscription ROYAL NAVY, également en noir et de 4 pouces de haut (c'est-à-dire moitié moins que les numéros de série des avions de la RAF).

INSIGNES

Bien que chaque *Squadon* possédât ses propres traditions officielles et, par conséquent un insigne, le *Squadron badge* était rarement peint sur les avions. En outre, les Lords de l'amirauté « déconseillaient vivement » l'adoption d'insignes personnels.
On en trouve donc assez peu, même si vers la fin de la guerre, quelques appareils de la BPF reçurent le nom de leur pilote, peint en blanc sous l'habitacle à la mode américaine.

CODES

Plutôt simple dans son principe, calqué sur celui de la RAF, le système de codification de la FAA se complique dans la mesure où certains codes furent attribués plusieurs fois à des unités différentes pour des raisons de sécurité (notamment sur les porte-avions).
Le système de base se composait, d'une part de :
– une lettre (par exemple, « A »);
– une lettre et un chiffre (ex. « Y2 »);
– deux lettres et un chiffre (ex. « BY8 »),
représentant l'unité, et d'autre part de :
– une lettre ou un chiffre,
représentant le numéro individuel de l'avion. Ce dernier pouvait être peint *devant* ou *derrière* le code d'unité.
Jusqu'en 1944, les codes à une lettre (préfixe) et un chiffre furent *généralement* réservés aux unités embarquées. Le préfixe représentait le porte-avions :

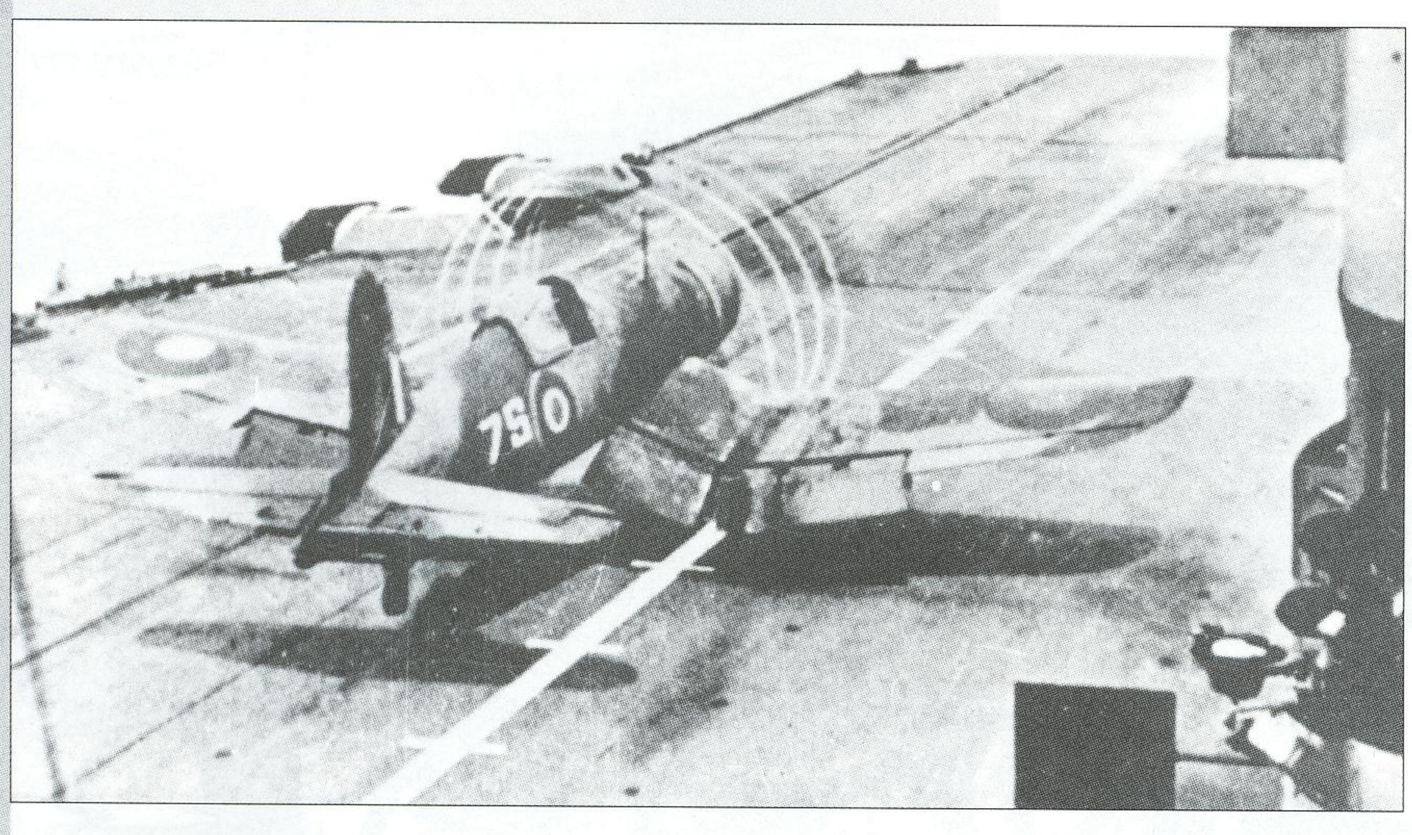
Les préfixes (09.1939-04.40)

A	*Ark-Royal*	**O**	Observation
C	*Courageous*	**P/Q**	P/A transformés
E	*Eagle*	**R**	*Argus*
F	*Formidable*	**T**	Entraînement
G	*Glorious*	**U**	*Furious*
H	*Hermes*	**V**	*Victorious*
L	*Illustrious*	**W/Y/Z**	Bases terrestres
N	*Indomitable*	**X**	Avions expérimentaux

Le chiffre donnait la spécialité de l'escadrille :
– les escadrilles de reconnaissance et de réglage d'artillerie étaient numérotées de 1 à 5;
– les escadrilles de chasse, 6 et 7;
– les escadrilles équipées d'avions terrestres à flotteurs (b) catapultables, 8;
– les escadrilles équipées d'hydravions catapultables, 9.
De sorte qu'à bord du HMS *Ark Royal* se trouvaient les *Squadrons* 810 (codé « A2 »), 814 (« A3 »), 820 (« A4 ») et 821 (« A5 »), équipés en Swordfish, et les *Squadrons* 800 (« A6 ») et 803 (« A7 ») équipés en Skua et Roc.
En avril 1940, la lettre représentant le porte-avions ne fut plus peinte pour des raisons de sécurité (voir la photo des Swordfish en page 23). Toutefois, certaines unités (comme le N° 810 *Squadron*, « A2 ») maintinrent la tradition pendant encore plus d'un an.
On trouve une particularité sur les avions embarqués à bord du HMS *Formidable* pour l'opération « Torch ». Ceux-ci reçurent un « O » barré comme préfixe (bien avant l'invention de l'informatique !).
À partir d'octobre 1943, la FAA créa un système de *Wings*, groupements tactiques composés temporairement pour des opérations déterminées. Certains *Wings* regroupaient plusieurs porte-avions, d'autres seulement

(b) c'est-à-dire, conçus à l'origine comme avions terrestres et équipés ensuite de flotteurs, comme le Swordfish à flotteurs.

Fleet Air Arm



Un Corsair Mk. II du N° 1837 *Squadron* à l'entraînement à bord du HMS *Begum*, début 1944
On distingue clairement sur ce cliché les saumons d'aile rognés des versions britanniques du Vought F4U.
(Collection R.C. Jones)

Trois Fairey Barracuda Mk. II du N° 812 *Squadron* (HMS *Vengeance*), dans le Pacifique, peu après la cessation des hostilités.
Au premier plan, le PM953 porte le nom de son pilote en arrière des pipes d'échappement (« Lt.P.POOLE »).
Ces appareils portent les ultimes marques adoptées par la Fleet Air Arm dans le Pacifique.
(Collection R.C. Sturtivant)

deux escadrilles sur un même porte-avions. Il fut décidé d'attribuer une codification spéciale à ces *Wings*, composée d'une lettre (préfixe) et d'un chiffre. Le préfixe représentait le *Wing* (les 26 lettres de l'alphabet furent utilisées) et le chiffre l'escadrille à l'intérieur du *Wing*. Une lettre supplémentaire matérialisait le numéro individuel de chaque appareil.

Pour tout compliquer, beaucoup d'unités ne se donnèrent pas la peine de peindre leur nouveau code, surtout en sachant qu'il ne serait pas porté longtemps. De plus, les commandements régionaux avaient toute latitude pour interchanger les préfixes pour des raisons de sécurité ! Conçu initialement pour les unités de chasse, ce nouveau code fut aussi adopté par certaines unités de torpillage.

Peu de temps plus tard, ce système de codification connut une nouvelle modification. Désormais, le chiffre représentait la spécialité de l'unité : 1 à 3 pour les unités de torpillage-bombardement, 4 pour les unités de chasse biplace et de bombardement en piqué, 5 à 0 pour les unités de chasse monoplace.

Bien évidemment, pendant ce temps, les unités non-opérationnelles utilisaient des codes à peu près identiques, ce qui peut entraîner une certaine confusion, pour ne pas dire une confusion certaine, pour l'identification des photos.

En avril 1945, chaque porte-avions reçut une « lettre de pont », qui fut répercutée en tant que préfixe dans le code des avions qui lui étaient attachés. Ce préfixe pouvait être modifié à tout moment pour des raisons de sécurité.

***Deck Letters* (avril 1945)**

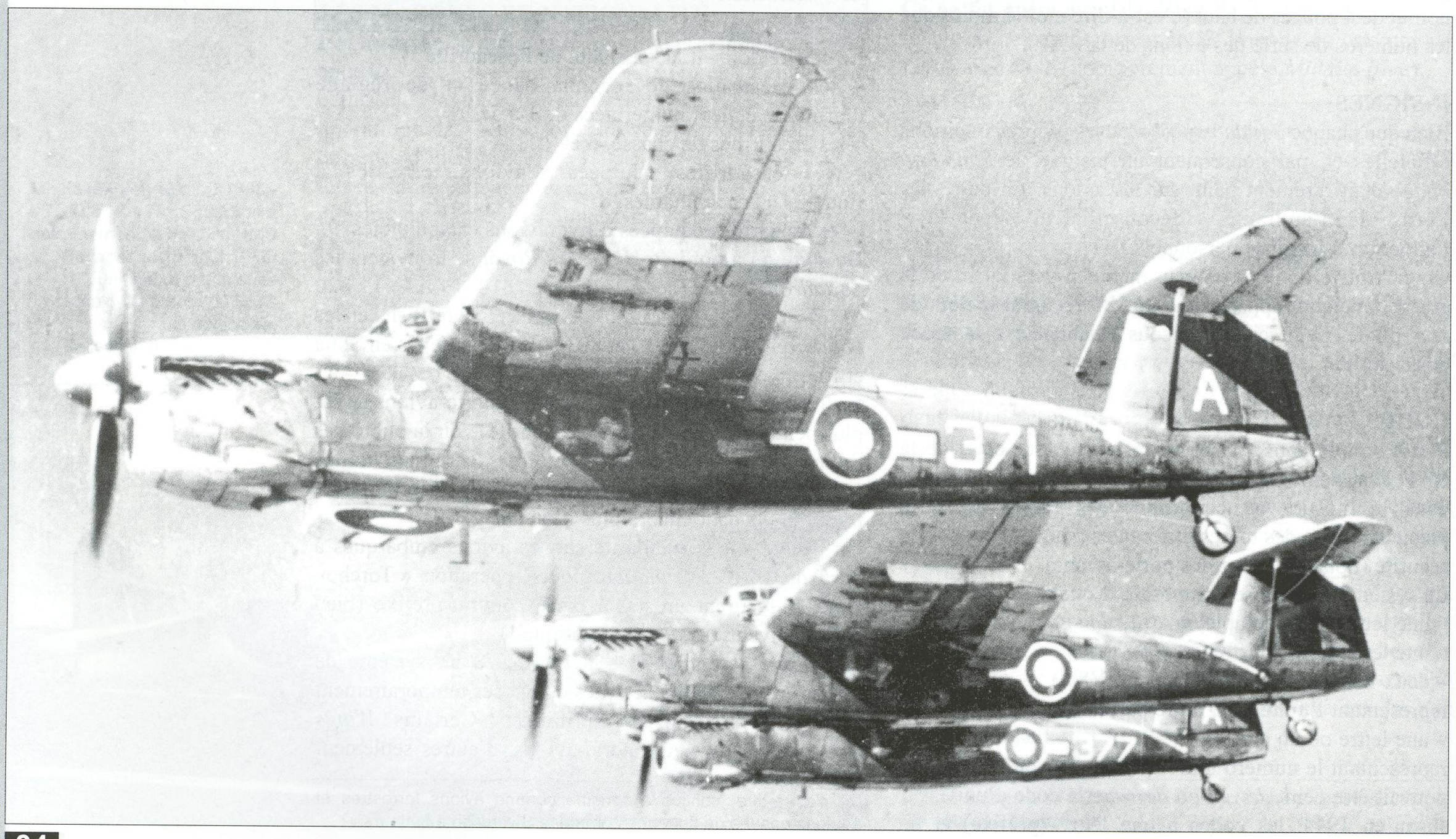
B	*Battler*	**Q**	*Queen*
F	*Ranee*	**R**	*Reaper*
G	*Smiter*	**S**	*Searcher*
I	*Trouncer*	**T**	*Patroller*
J	*Trumpeter*	**U**	*Pursuer*
L	*Glory*	**V**	*Ravager*
N	*Puncher*	**X**	*Vindex*
O	*Pretoria Castle*	**Y**	*Nairana*
P	*Premier*	**Z**	*Campania*

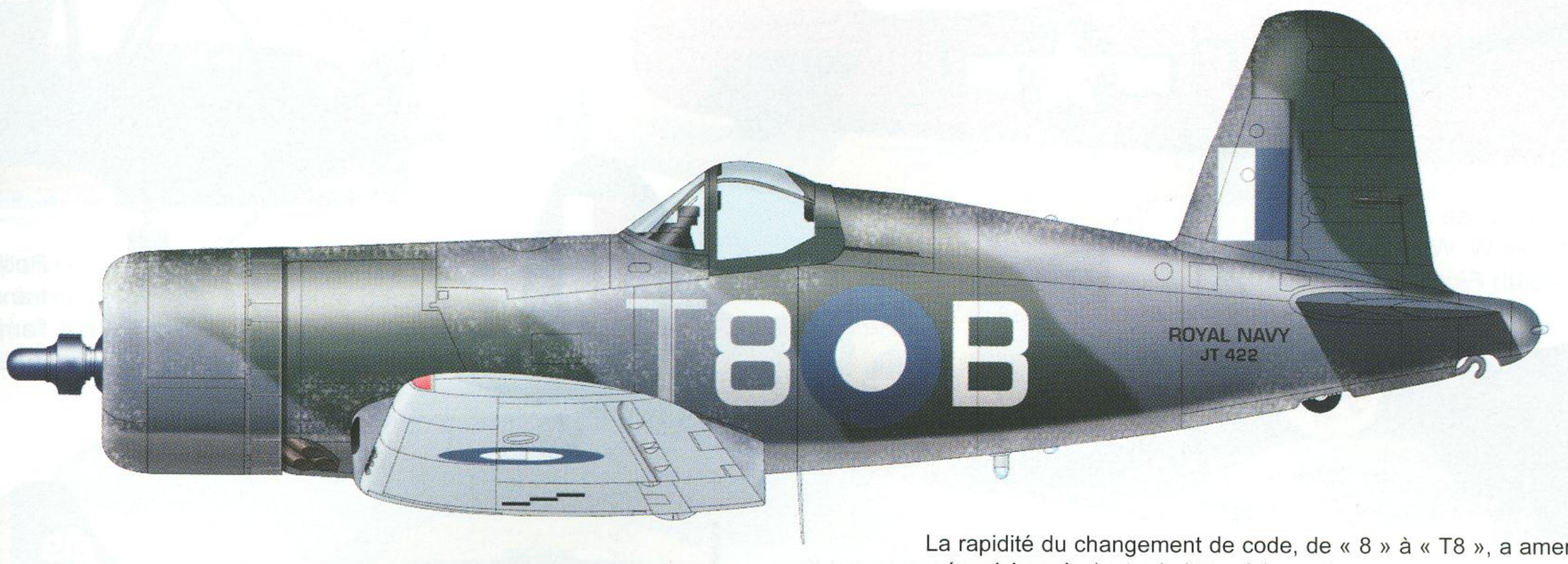
Les porte-avions d'escadre de l'*Eastern Fleet* reçurent une codification identique en juillet 1945.

La *British Pacific Fleet* adopta en avril 1945 un marquage calqué sur celui de l'US Navy. La « lettre de pont » fut peinte sur la dérive, tandis que sur le fuselage apparaissait une combinaison de trois chiffres : de 111 à 169 pour les monoplaces, de 270 à 298 pour les biplaces et de 370 à 398 pour les triplaces.

***British Pacific Fleet* (avril-août 1945)**

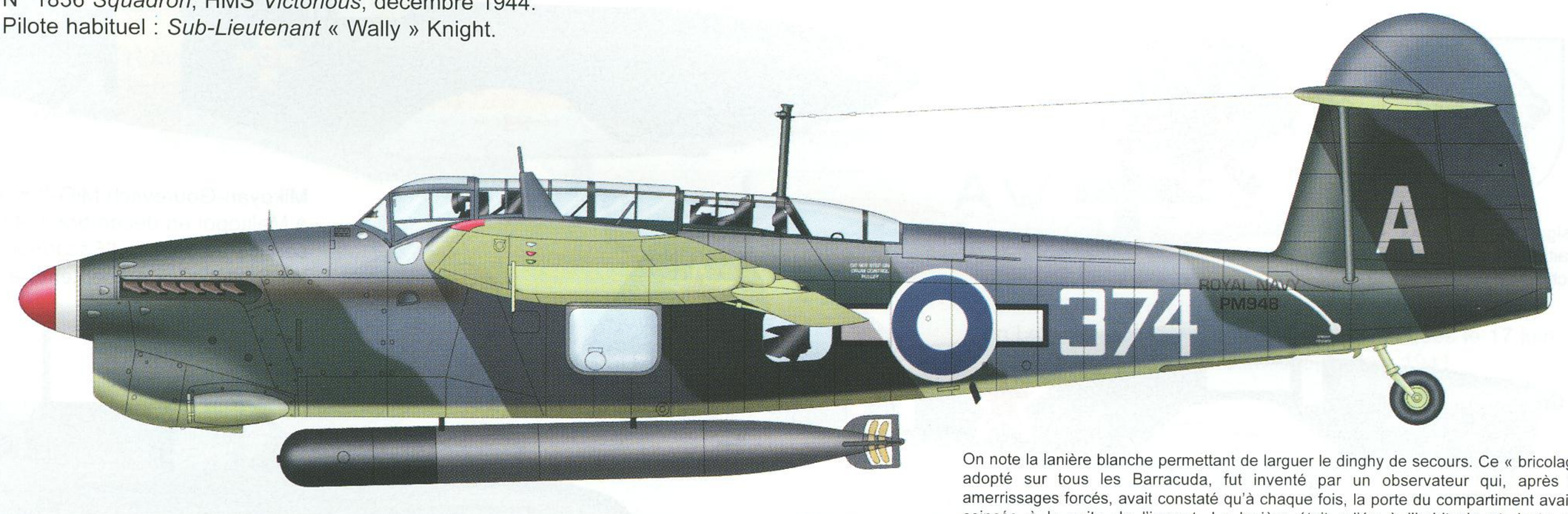
A/M/N	*Vengeance*
B/N/T/V/Y	*Venerable*
C/D	*Colossus*
L/R/Y	*Glory*
N	*Implacable*
P/X	*Victorious*
Q	*Illustrious*
S	*Indefatigable*
V	*Vindex*
X	*Formidable*





Vought Corsair Mk. II (F4U-1A) JT422
N° 1836 *Squadron*, HMS *Victorious*, décembre 1944.
Pilote habituel : *Sub-Lieutenant* « Wally » Knight.

La rapidité du changement de code, de « 8 » à « T8 », a amené les mécaniciens à ajouter la lettre à la craie.
L'avion était également codé T8-B du côté droit.



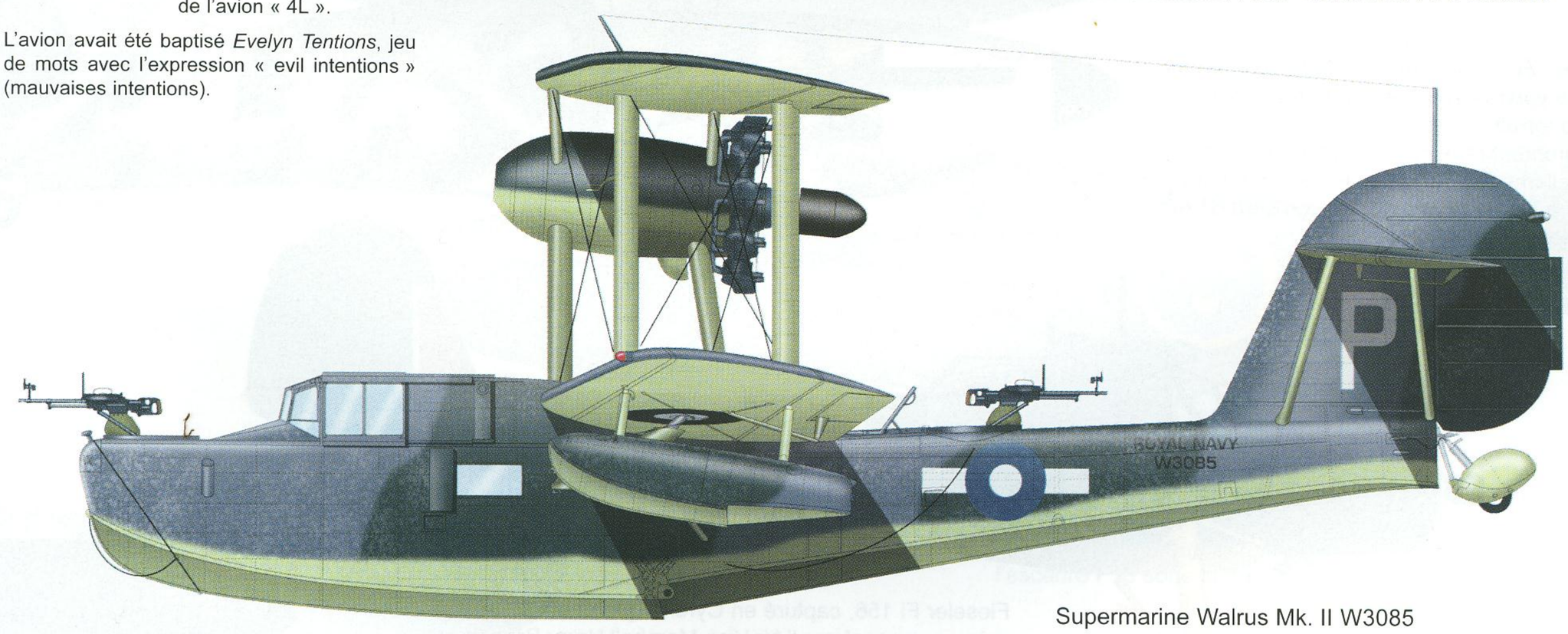
Fairey Barracuda Mk. II PM949
N° 812 *Squadron*, HMS *Vengeance*, août 1945.
Cette unité arrivera trop tard pour prendre part aux missions offensives contre le Japon.

On note la lanière blanche permettant de larguer le dinghy de secours. Ce « bricolage », adopté sur tous les Barracuda, fut inventé par un observateur qui, après trois amerrissages forcés, avait constaté qu'à chaque fois, la porte du compartiment avait été coincée à la suite de l'impact. La lanière était reliée à l'habitacle et, juste avant l'amerrissage, l'observateur tirait dessus d'un coup sec pour ouvrir le compartiment et larguer le canot. On raconte que ce système marchait si bien que Fairey finit par le monter en série. En tout état de cause, il permit de sauver bien des vies humaines.

On note « L » rouge sur la trappe de train, reminiscence de l'ancien code de l'avion « 4L ».

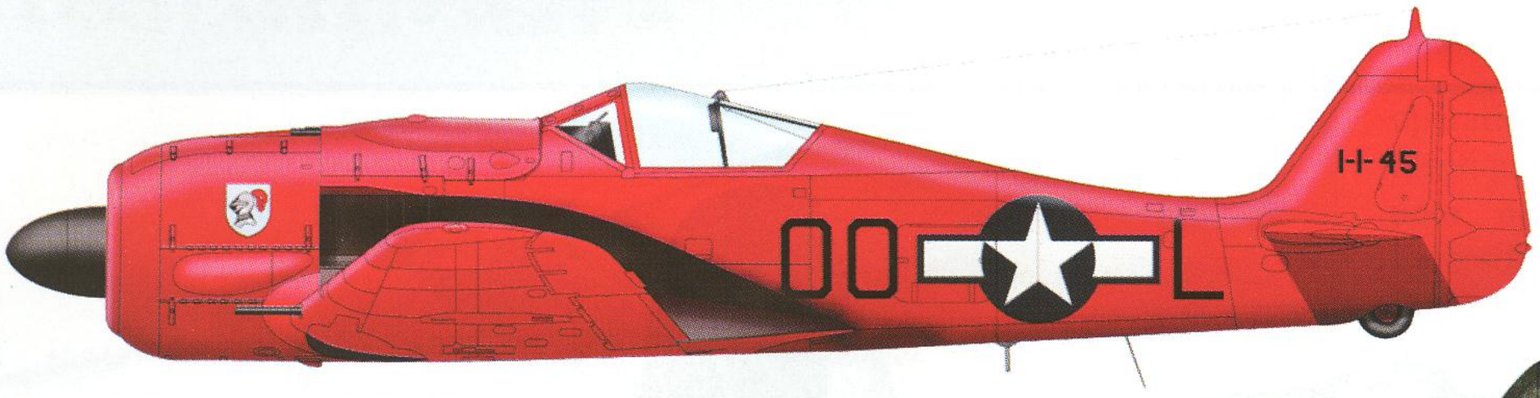
L'avion avait été baptisé *Evelyn Tentions*, jeu de mots avec l'expression « evil intentions » (mauvaises intentions).

Fairey Firefly F.1 DK431
N° 1771 *Squadron*, HMS *Implacable*, avril 1945.
Pilote habituel : *Sub-Lieutenant* P.H. Dawton

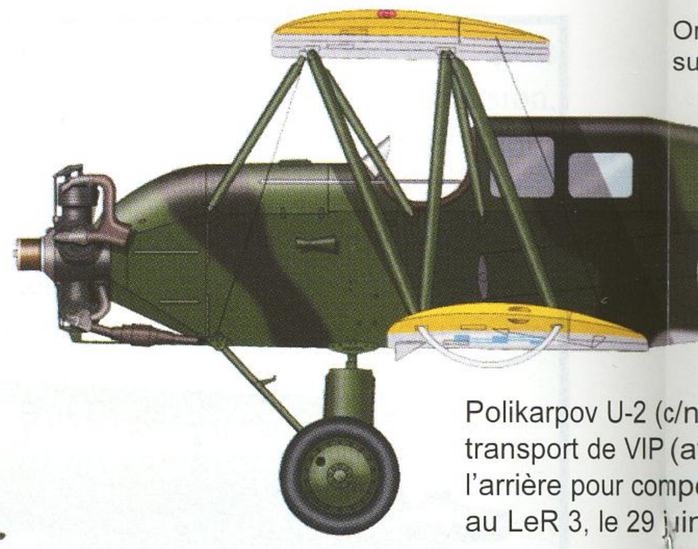


Supermarine Walrus Mk. II W3085
Avion embarqué à bord du porte-avions *Victorious*, juillet 1945.

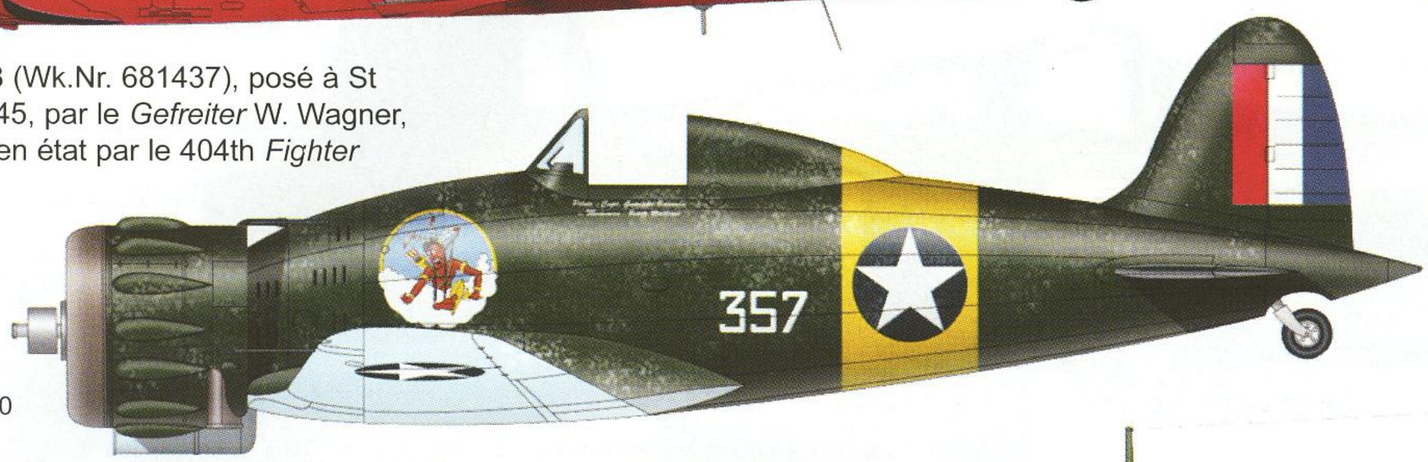
© P-A. Tilley - juil. 99



Focke-Wulf Fw 190A-8 (Wk.Nr. 681437), posé à St Trond, le 1er janvier 1945, par le *Gefreiter* W. Wagner, de la 4./JG 4 et remis en état par le 404th *Fighter Group*.



Polikarpov U-2 (c/n
transport de VIP (a
l'arrière pour compe
au LeR 3, le 29 juin

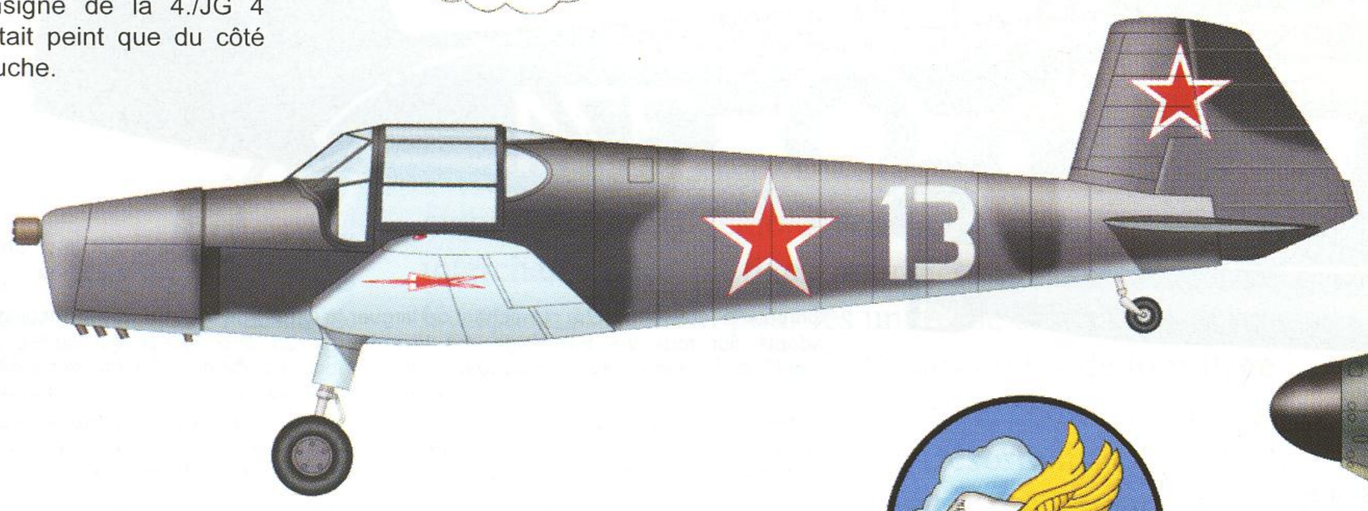


Sous l'habitacle du MC.200 (uniquement à gauche) : Pilote Capt. Guiseppe Basanca C.Mechanica Benito Waldroni

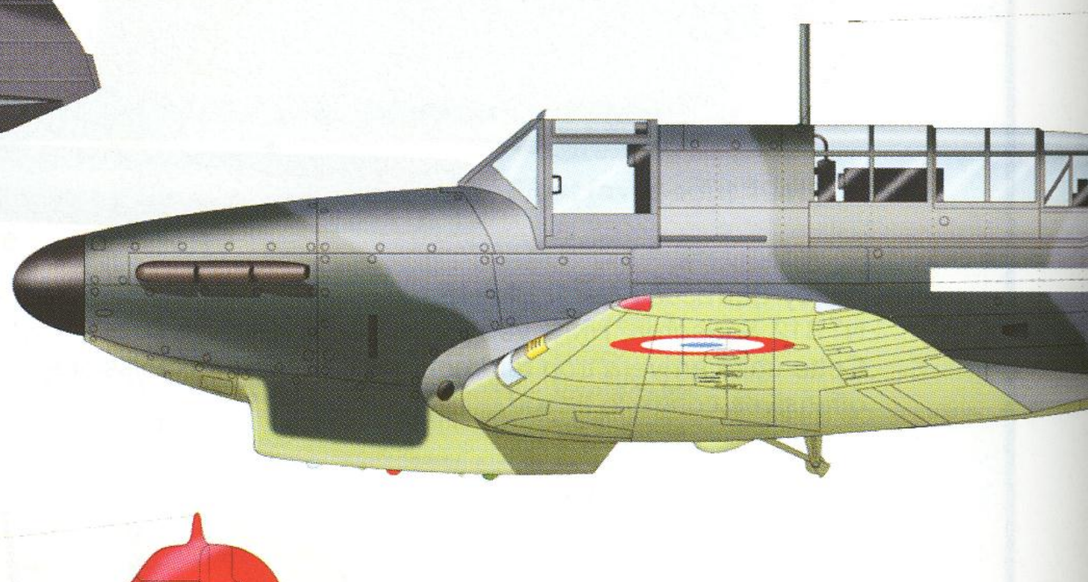
Macchi MC.200 de la 357a *Squadriglia*, capturé par le 86th *Fighter Squadron*, 79th *Fighter Group*, probablement en Tunisie (mai 1943).

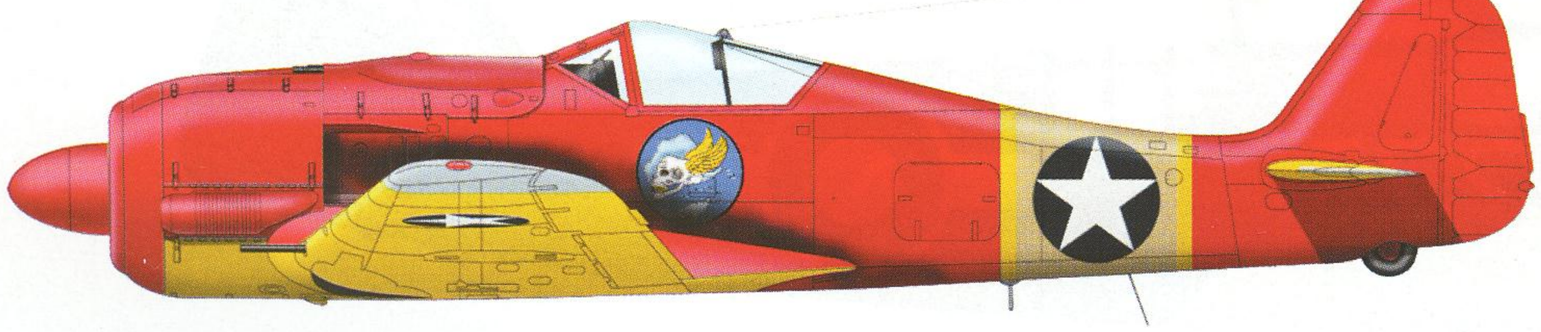
Mikoyan-Gourevitch MiG-3 posé par un déserteur uk
à Melitopol en décembre 1941. L'appareil fut remis e
service au sein de l'*Escadrila* 19 *observatie*. Il fut rep
les Soviétiques en septembre 1944.

L'insigne de la 4./JG 4 n'était peint que du côté gauche.

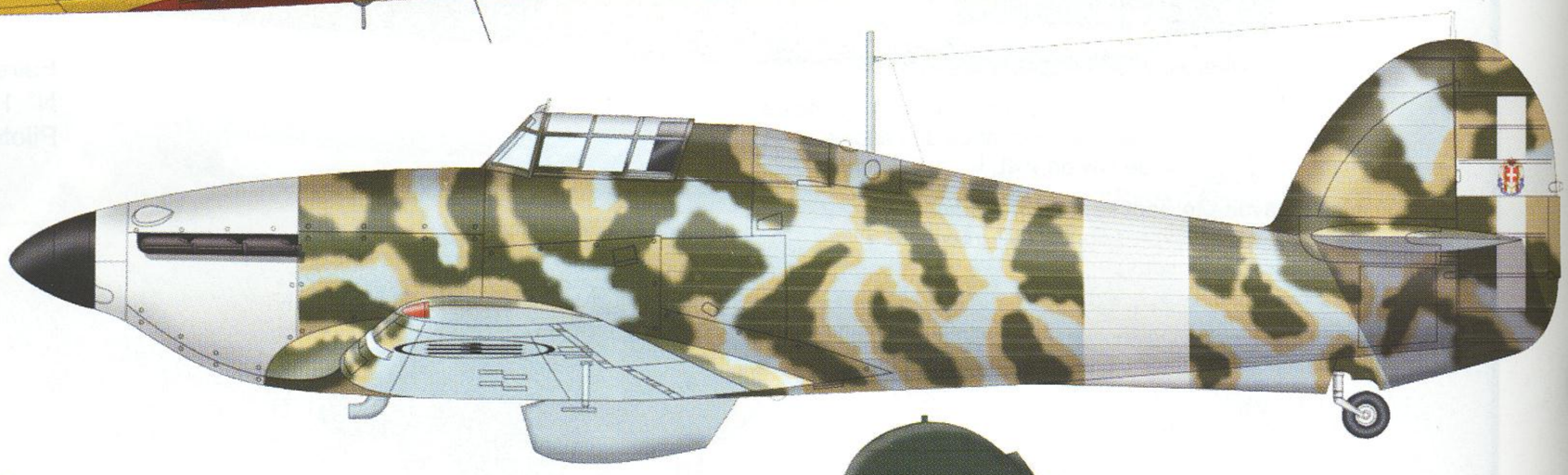


Bücker Bü 181 Bestmann, armée Rouge, 1945.

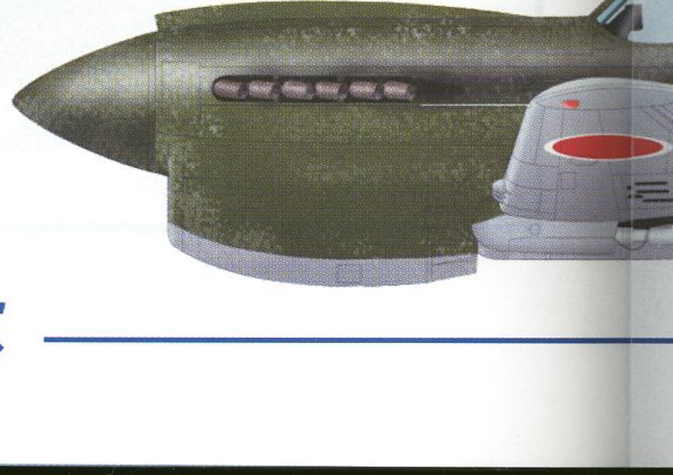




Focke-Wulf Fw 190A-4/Trop capturé à Gerbini (Sicile) et repeint par les membres du 85th *Fighter Squadron* (79th *Fighter Squadron*). Plus chanceux que leurs camarades du 404th FG, ils purent faire quelques tours avec avant que l'état-major interdise l'avion de vol.



Hawker Hurricane Mk. I de la force aérienne royale yougoslave, capturé par les Italiens sur le terrain de Mostar, le 16 avril 1941. Entièrement repeint, l'avion fut présenté officiellement à Mussolini le 29 septembre 1941 à Rome-Ciampino. L'avion sera détruit accidentellement début 1943.

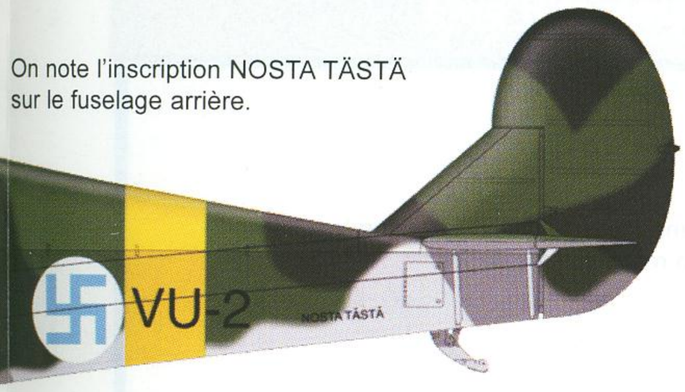


Fieseler Fi 156, capturé en Cyrénaïque et utilisé comme avion personnel par l'*Air Vice Marshall* Harry Broadhurst, commandant le 83 *Group* de la 2nd *Tactical Air Force*, en juin 1944. L'avion porte ses initiales. Les surfaces inférieures sont entièrement peintes en jaune.

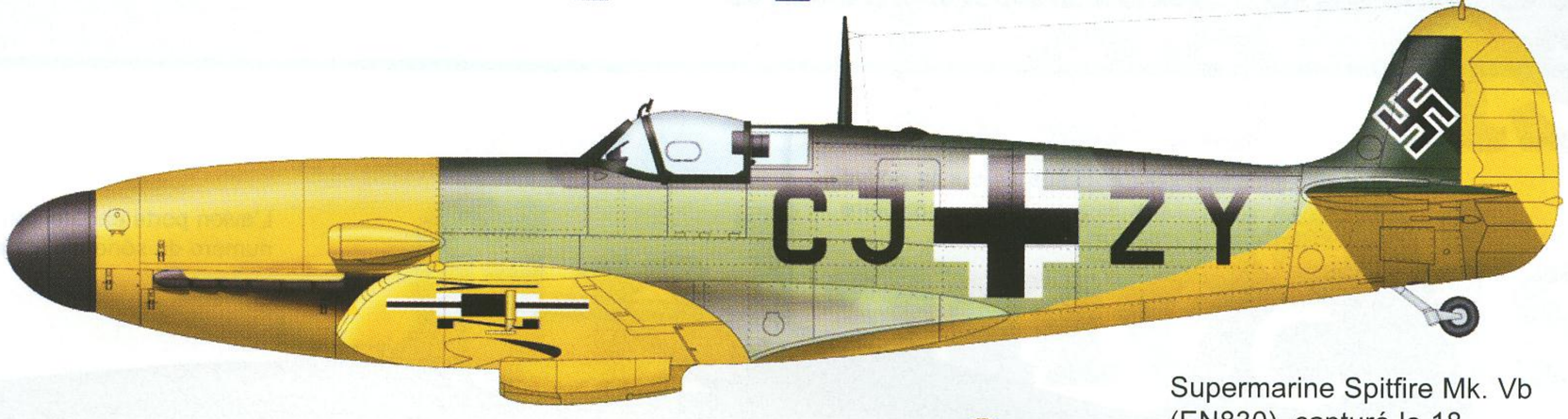
Under new management

Changement de propriétaire

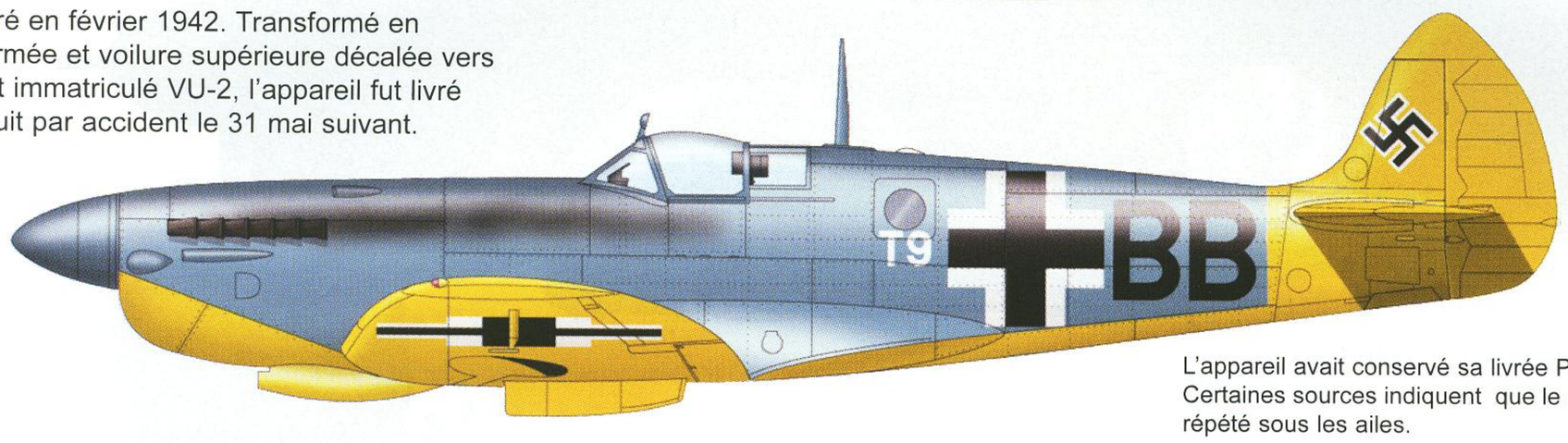
On note l'inscription NOSTA TÄSTÄ sur le fuselage arrière.



(c/n 0575), capturé en février 1942. Transformé en
P (avec cabine fermée et voilure supérieure décalée vers
mpenser le cg) et immatriculé VU-2, l'appareil fut livré
juin 1942 et détruit par accident le 31 mai suivant.

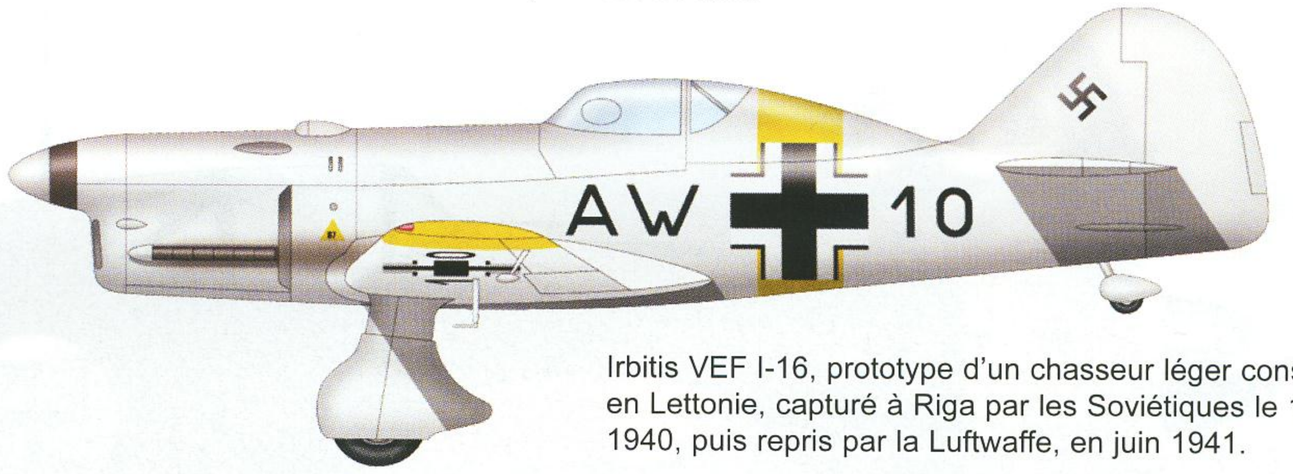


Supermarine Spitfire Mk. Vb (EN830), capturé le 18 novembre 1942 et équipé d'un moteur Daimler-Benz DB.605. L'avion sera détruit dans un bombardement allié à Echterdingen, le 14 août 1944.



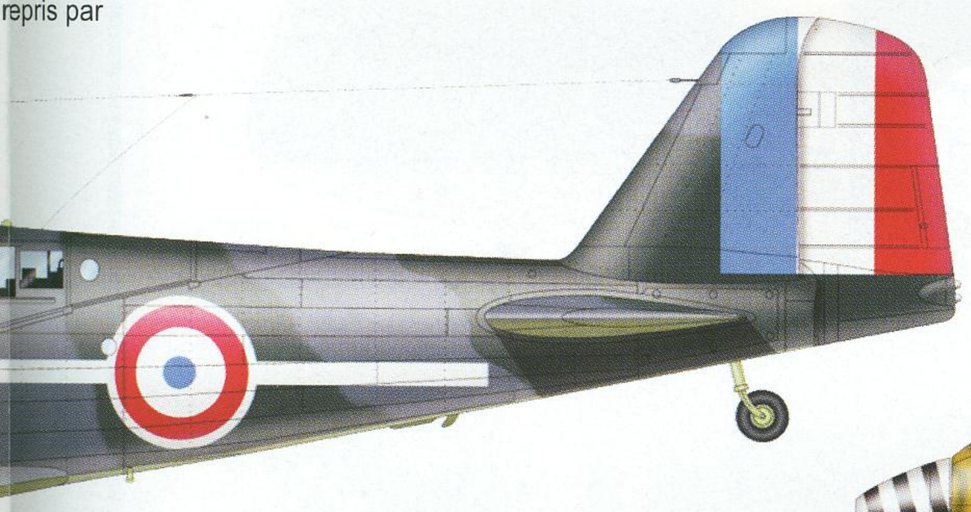
L'appareil avait conservé sa livrée PRU *Blue*. Certaines sources indiquent que le code était répété sous les ailes.

Supermarine Spitfire PR.XI (MB792), capturé le 24 juin 1943 et affecté à la 2./*Versuchstelle für Hohenfluge* puis à la 2./*Versuchsverband ObdL*.

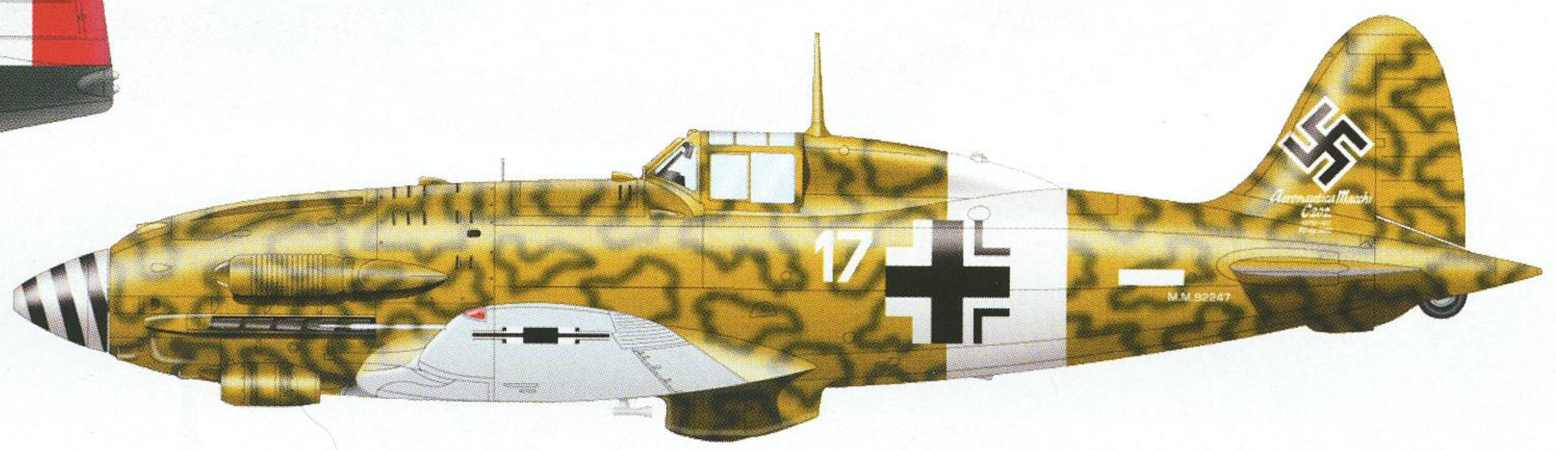


Irbitis VEF I-16, prototype d'un chasseur léger construit en Lettonie, capturé à Riga par les Soviétiques le 17 juin 1940, puis repris par la Luftwaffe, en juin 1941.

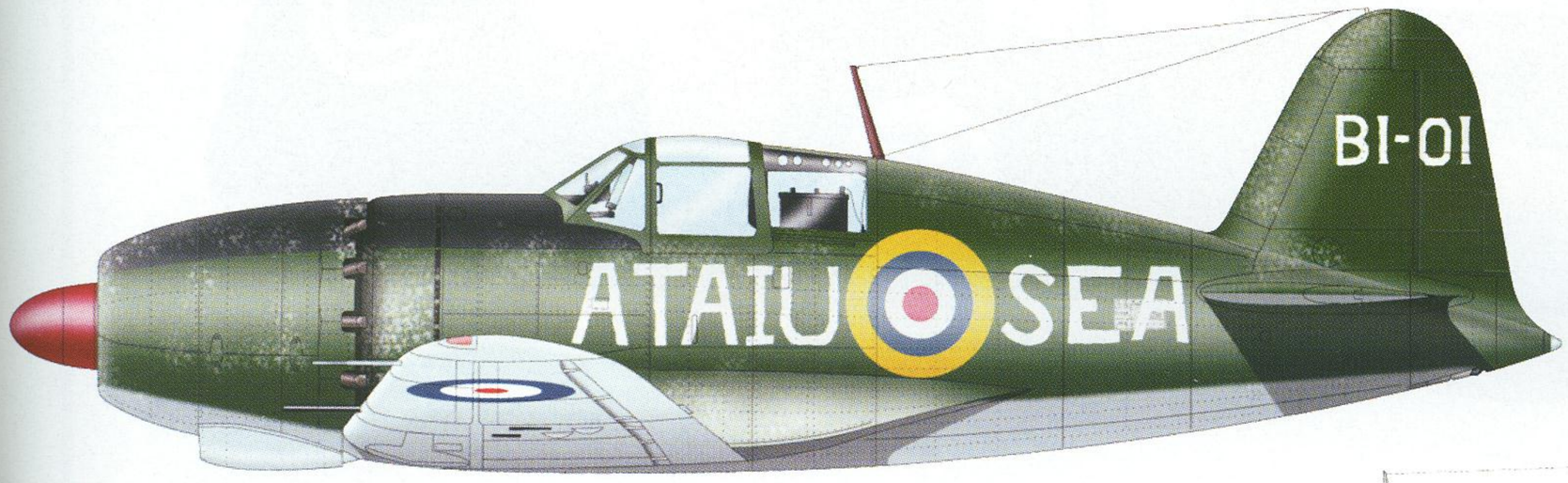
ukrainien
s en
repris par



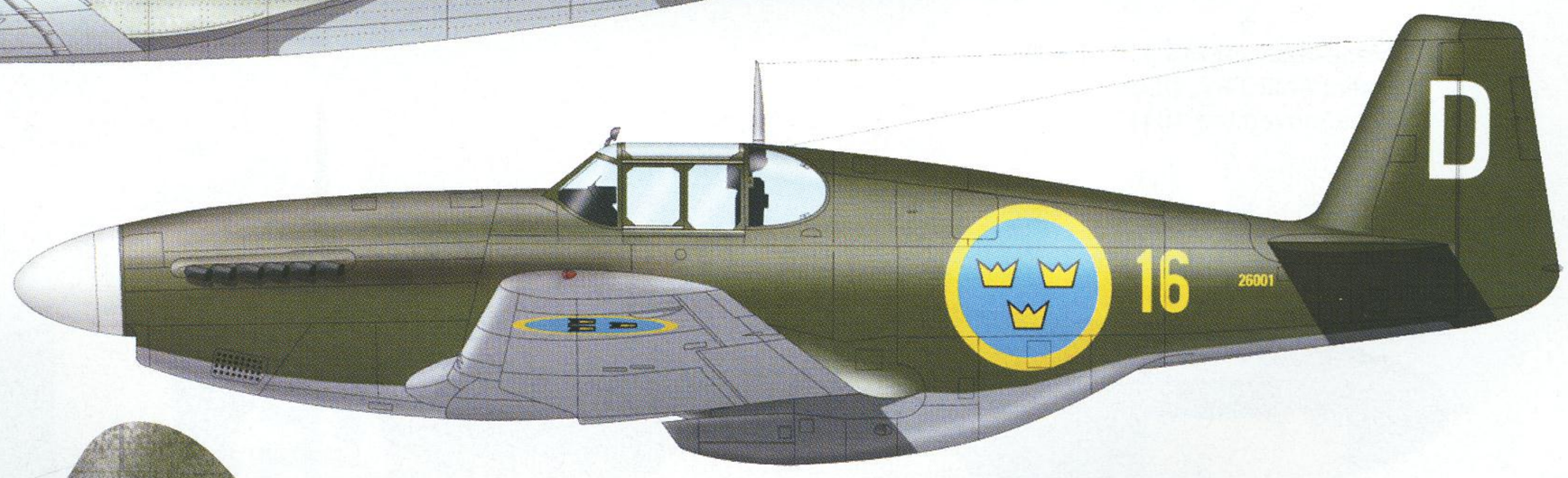
Fairey Fulmar Mk. I (N4006) du N° 807 *Squadron* (porte-avions *Furious*) posé à Dakar-Ouakam, le 27 mars 1941, par l'équipage *Lieutenant-Commander* Wheatley et *Sub-Lieutenant* Hodgetts. L'avion sera utilisé pendant quelques mois comme avion-plastron par le GC I/4.



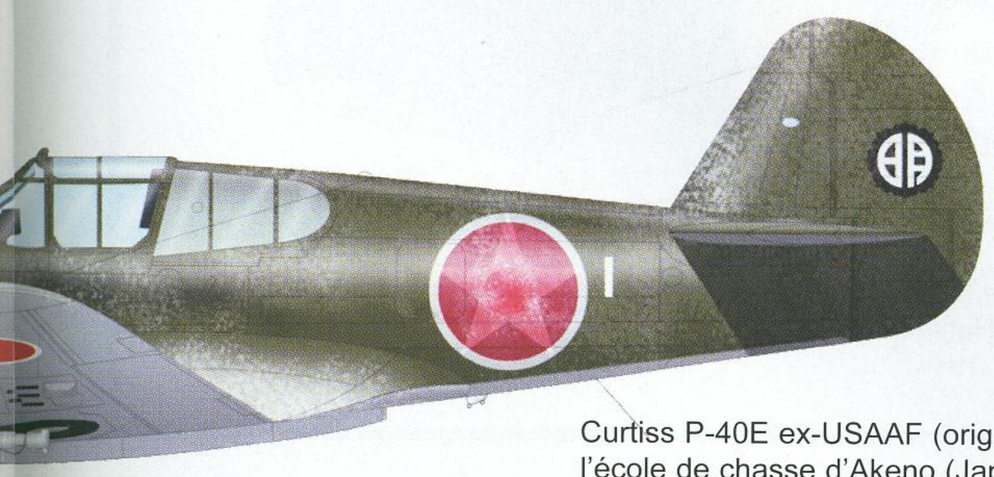
Macchi MC.205V (MM 92247), saisi par les Allemands après la capitulation italienne, le 8 septembre 1943 et mis en service au sein du II./JG 77 à Lonate Pozzolo.



Mistubishi J2M5 " Jack ", testé par l'*Allied Technical Air Intelligence Unit - South-East Asia*, à Singapour, fin 1945.



North American P-51B-5 (43-6365) posé à Rinkaby (Suède), le 13 mai 1944 par le *Lieutenant* George Hall du 354th *Fighter Group* et remis en service, le 12 avril 1945, à l'escadre F16 sous la dénomination de J 26 n° 26001.



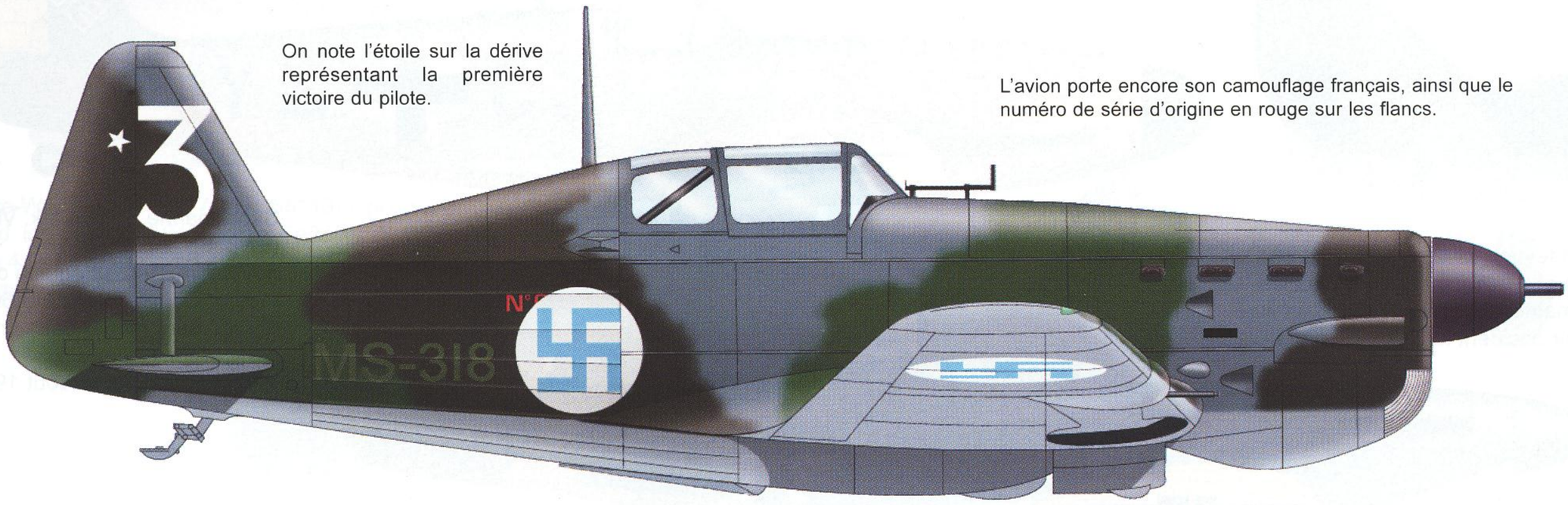
Curtiss P-40E ex-USAAF (origine inconnue), affecté à l'école de chasse d'Akeno (Japon), en 1942.

© P-A. Tilley - août 99

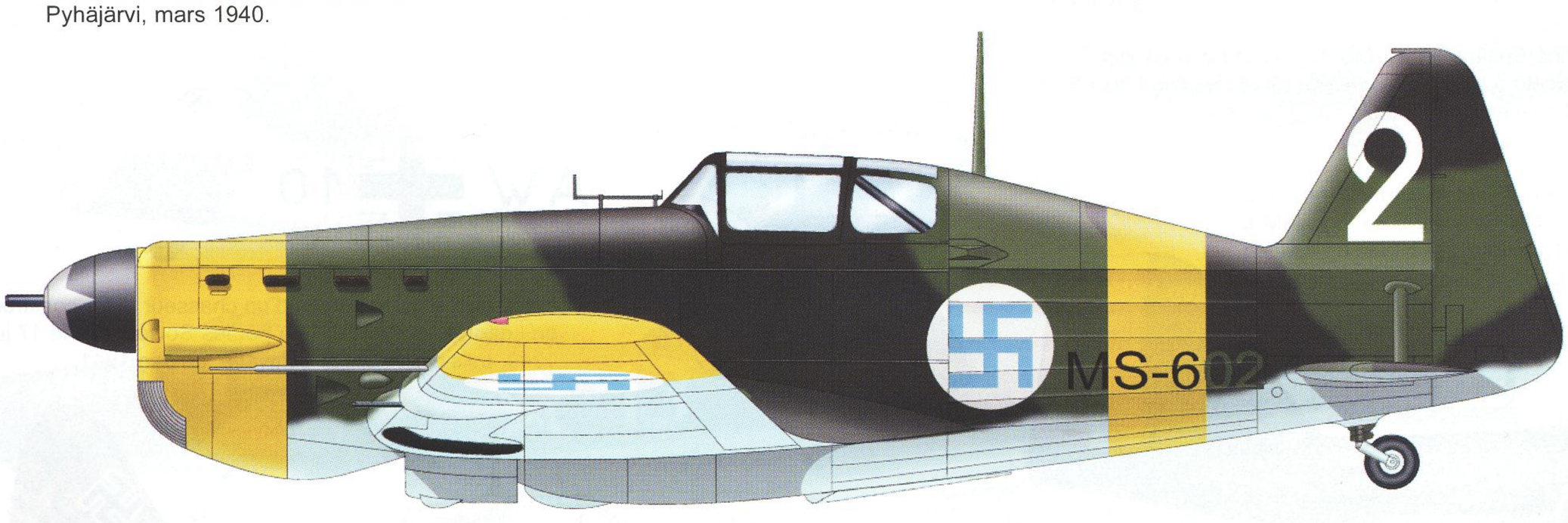
Morane finlandais

On note l'étoile sur la dérive représentant la première victoire du pilote.

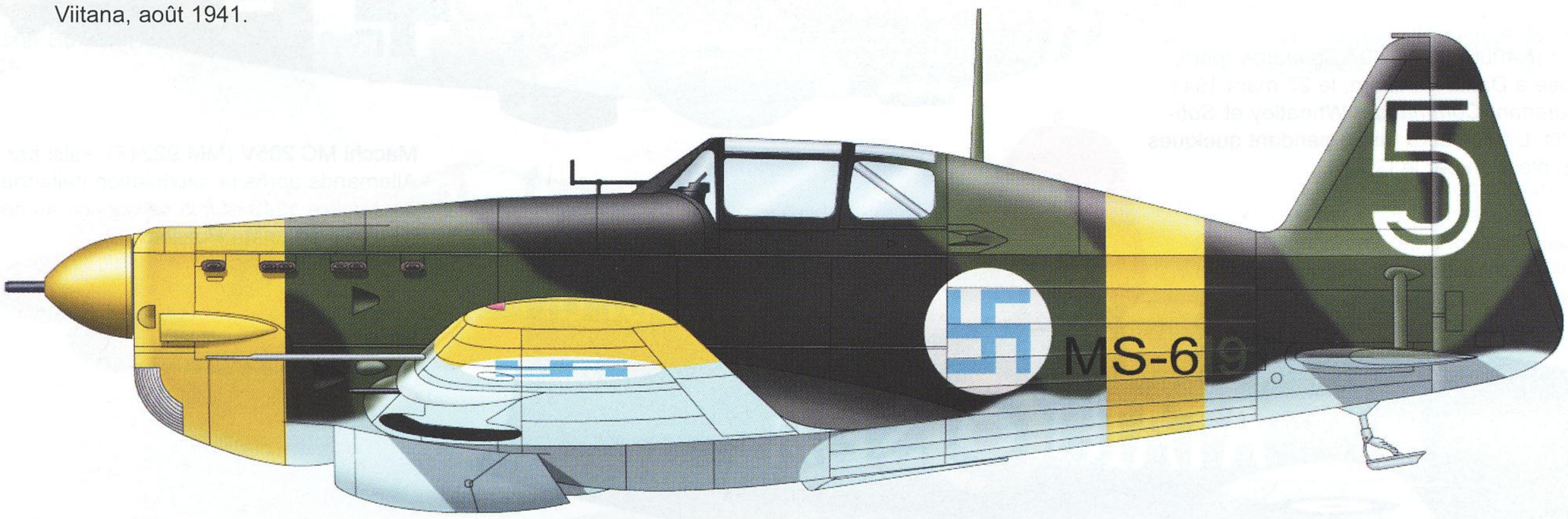
L'avion porte encore son camouflage français, ainsi que le numéro de série d'origine en rouge sur les flancs.



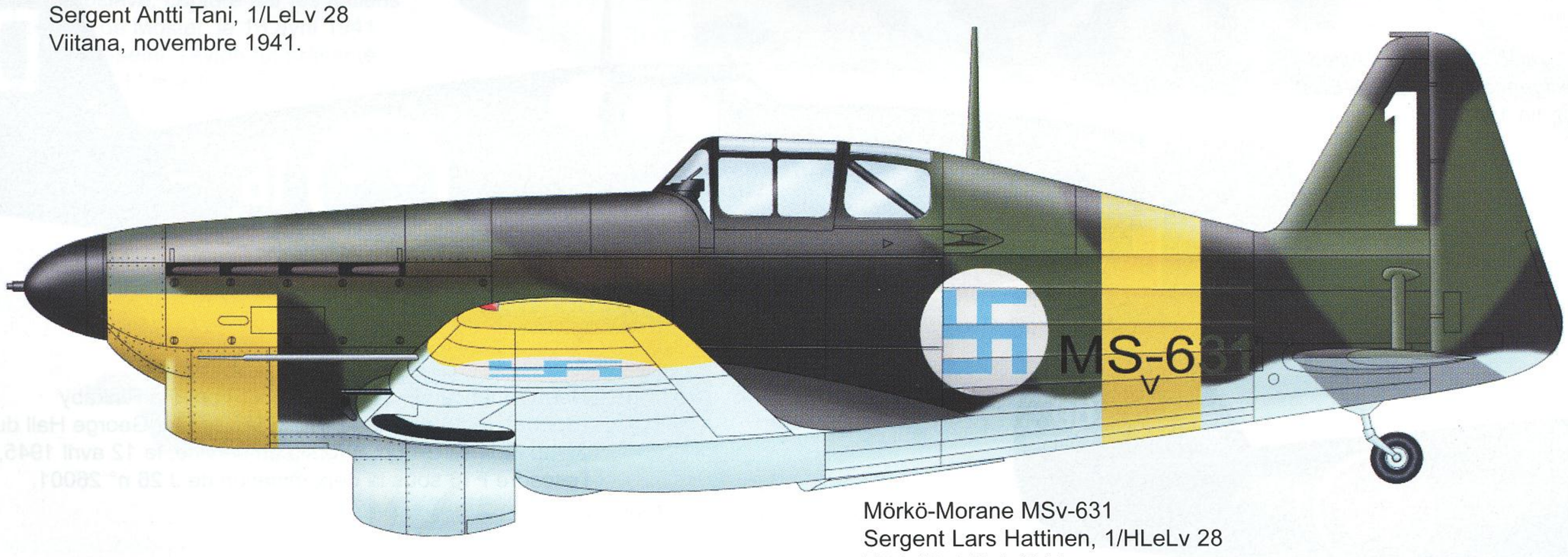
Morane-Saulnier MS.406 MS-318 (ex-n° 604)
Lieutenant Pauli Massinen, 2/LLv 28
Pyhäjärvi, mars 1940.



Morane-Saulnier MS.406 MS-602
Lieutenant Martti Inehmo, 2/LeLv 28
Viitana, août 1941.



Morane-Saulnier MS.410 MS-619
Sergent Antti Tani, 1/LeLv 28
Viitana, novembre 1941.



Mörkö-Morane MSv-631
Sergent Lars Hattinen, 1/HLeLv 28
Värtsilä, juillet 1944.

© P-A. Tilley - juillet 99

Les as finlandais sur Morane

Le sergent Urho Lehtovaara pose devant son Morane MS-327, le 9 septembre 1941.
Il vient juste d'abattre trois I-16, portant son palmarès de la guerre de Continuation à 10 victoires confirmées.
Sa petite taille lui valut le surnom de *Pikkujättiläinen*, le petit géant.

Morane finlandais

Le MS-304, monture personnelle du sergent Urho Lehtovaara, en maintenance sous une tente chauffée, sur le lac gelé de Pyhäjärvi. Né en octobre 1917, Lehtovaara a quitté l'*Ilmavoimat* en 1946; il devait décéder trois ans plus tard.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur - D.R.)

Above: *Sgt Urho Lehtovaara's personal mount (MS-304). He was the Finnish top-scorer on Moranes, bagging no less than 15 «kills». His grand total would amount to 44,5 in 400 sorties at the end of the war.*

Below: *The Morane MS-318 was flown by Lt Martti Inhemo from September 3, 1941 on. On this photograph taken at Viitana in November 1941, his full score is displayed on the fin of his aircraft. Having crash-landed in Russian lines on December 26, 1941, Inhemo shot himself lest falling into Soviet hands. He was not the only Finnish pilot to commit suicide in such circumstances.*

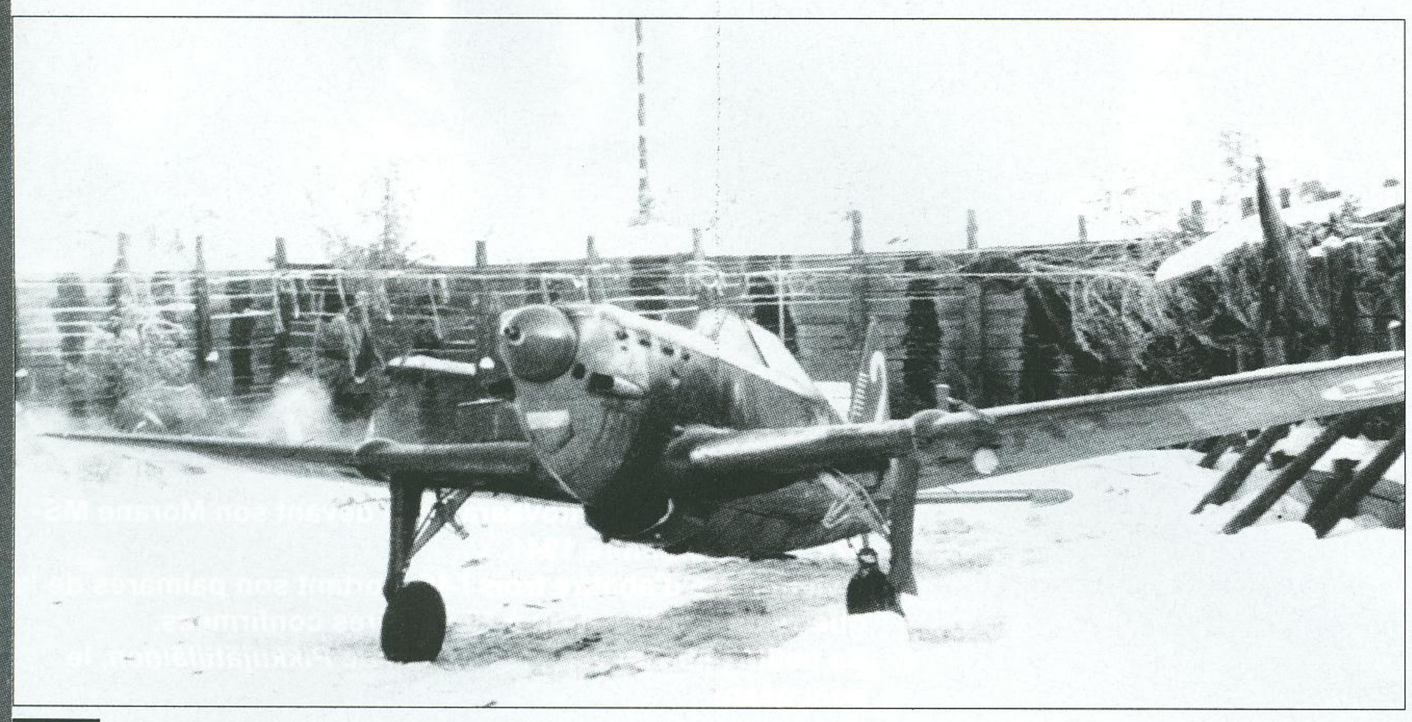
Le MS-618, adopté par le lieutenant Martti Inhemo à partir du 3 septembre 1941. Sur cette photo, prise à Viitana, en novembre 1941, la dérive est décorée des huit victoires remportées par son pilote.

Quand l'Union Soviétique lança son offensive contre la Finlande le 30 novembre 1939, la force aérienne finlandaise, l'*Ilmavoimat*, disposait d'un nombre très limité de chasseurs : 36 Fokker D.XXI et 10 vieux Bristol Bulldog. Les différentes tentatives d'achat de chasseurs supplémentaires commencèrent trop tard et, une fois la Finlande entrée dans la guerre, il fut encore plus difficile d'obtenir quelque chose.

Le gouvernement français voulut donner un coup de main et promit de fournir 50 Morane-Saulnier MS.406. Trente de ces machines furent effectivement livrées avant la fin de la guerre d'Hiver (1) qui prit fin le 13 mars 1940. Il devait également être donné 80 Caudron CR.714, mais seulement six arrivèrent en Finlande. C'est dans le besoin que l'on voit ses vrais amis !

Les Morane furent assemblés en Suède et volèrent au sein du *Lentolaivue* 28 (LLv 28 - escadron volant 28), basé sur le terrain du lac gelé de Pyhäjärvi, situé près de Säkylä, dans la partie sud-ouest de la Finlande. Les avions, immatriculés MS-301/MS-330, arrivèrent en février 1940. Puis, dix autres furent achetés en 1940 (MS-601/MS-610), quinze en 1941, dont quelques MS.410 (MS-611/MS-625), et en 1942, trente machines furent sorties de Châteauroux, parmi lesquelles également quelques MS-410 (MS-626/MS-655). Finalement à l'automne 1942, deux avions furent achetés à l'Allemagne (MS-656 et MS-657).

Bien que les pilotes Finlandais aient trouvé le Morane agréable à piloter et excellent pour les combats tournoyants, il s'avéra quelque peu vulnérable et d'une fiabilité très moyenne sous les dures conditions climatiques arctiques. Pendant la guerre de Continuation, qui fut déclenchée le 25 juin 1941, le Morane fut engagé dans des missions d'escorte et d'appui-sol. Cependant, quand l'armistice signé avec les Soviétiques entra en application le 4 septembre 1944, huit pilotes avaient obtenu le statut d'as, avec cinq victoires ou plus à leur palmarès. En tout, le Morane revendiqua 135 victoires contre les Soviétiques.



URHO LEHTOVAARA

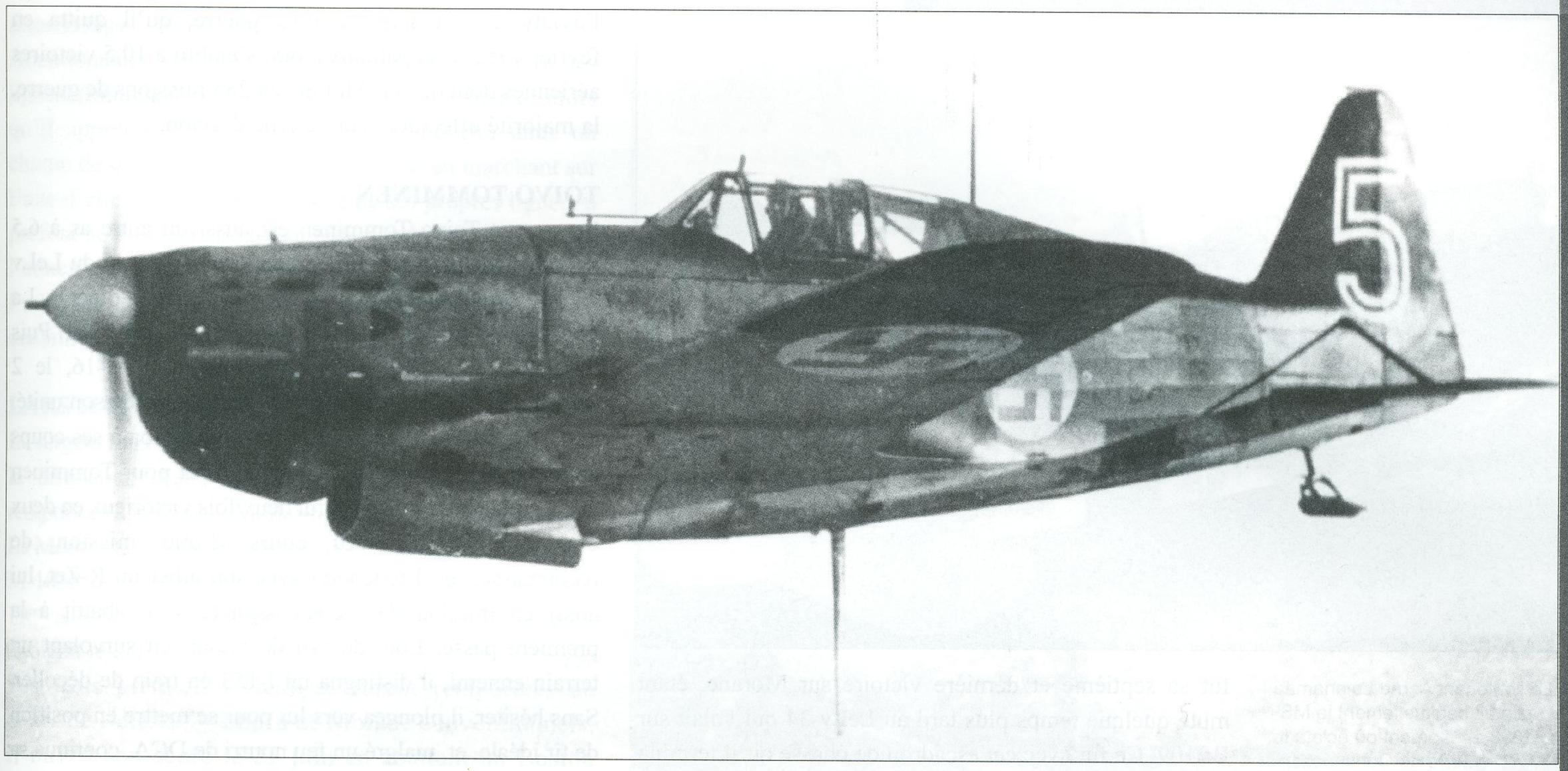
Le pilote de Morane le plus remarquable fut le sergent Urho Lehtovaara, qui remporta sa première victoire le 2 mars 1940, quand après un décollage sur alerte, il pourchassa un SB-2 qui survolait alors la ville de Salo et d'une courte rafale, incendia le bombardier qui ne tarda pas à s'écraser.

Quand la guerre de Continuation éclata, les Morane étaient stationnés à Naarajärvi, en Finlande centrale. Le 3 juillet, Lehtovaara remporta une victoire au détriment d'un Iliouchine DB-3. Six jours plus tard, les Morane rencontrèrent une formation de 5 SB-2 escortés par 16 MiG-1; à l'issue d'un combat féroce, Lehtovaara ajouta 2 SB-2 et un MiG-1 à son palmarès et le 23 juillet, ce furent 2 DB-3 qui tombèrent sous ses coups.

Le 17 août suivant, après un court combat, il descendit un I-16. Le 9 septembre, un autre combat majeur se déroula; quatre Morane en mission de surveillance au profit des troupes finlandaises furent surpris par 18 Polikarpov I-16. Malgré la nette infériorité numérique, les quatre pilotes finlandais ne descendirent pas moins de 7 chasseurs à l'étoile rouge, sans perte; Lehtovaara, quant à lui, revendiqua 3 de ces 7 I-16.

L'arrivée de l'hiver entraîna une baisse des activités aériennes en général et les avions soviétiques se firent plus rares. Les pilotes de chasse finlandais furent transferés en Carélie Orientale, et bon gré mal gré, se virent confier des missions de reconnaissance et d'attaque au sol. Cependant, Lehtovaara parvint a surprendre un DB-3 en maraude le 4 avril 1942. Le 12 avril suivant, le calme relatif qui régnait alors se termina quand deux Moranes rencontrèrent une formation étoffée de Hawker Hurricane. À l'issue de cette rencontre qui dura plusieurs minutes et dont le résultat final resta incertain, Lehtovaara avait ajouté un Hurricane à son palmarès. L'année 1942 se déroula sans incident majeur, mais en 1943, peu de temps avant d'être muté à LeLv 34, Lehtovaara se distingua lors de son dernier vol opérationnel sur Morane. En mission de reconnaissance au nord du lac Onega, à l'altitude de 3 000 m, il vit des avions soviétiques volant juste au-dessus de lui. Il grimpa alors à 7 000 m, tira sur un avion qu'il identifia comme un Pe-2 et dans la manœuvre, son MS-641 décrocha. C'est alors qu'il vit deux I-16 d'escorte volant à proximité. Grimpant de nouveau, il se rapprocha de l'un deux et l'abattit d'une rafale. Au retour à sa base, il apprit que le Pe-2 sur lequel il avait tiré s'était lui aussi écrasé. De ce fait, il se vit homologuer les deux victoires.

Morane finlandais



Lehtovaara remporta en tout 15 victoires sur Morane. Peu de temps après ce dernier combat en mars 1943 il fut muté au LeLv 34 en cours de transformation sur Bf 109. Il y termina la guerre et reçut la Croix de Mannerheim, la plus haute distinction militaire finlandaise, le 9 juillet 1944. À la fin de la guerre, il comptait 44,5 victoires obtenues en 400 sorties opérationnelles.

MARTTI INEHMO

Arrivant en second sur la liste des as sur Morane, on trouve le lieutenant Martti Inehmo, dont la carrière fut brillante mais courte. Tout comme son ami Lehtovaara, Inehmo remporta sa première victoire au sein du LLv 28 le 11 mars 1940, deux jours avant l'entrée en application de l'armistice.

Engagé de nouveau un peu plus d'un an plus tard dans la guerre de Continuation, il ne tarda pas à augmenter son score, quand, le 9 juillet 1941, il abattit un MiG-1. Le 9 septembre suivant, il descendit en un seul combat deux I-16 et un I-15bis. Un mois plus tard, il fut victorieux trois fois, les victimes étant cette fois-ci des MiG-3. Puis vint le jour fatidique du 26 décembre 1941; Martti Inehmo était parti avec un coéquipier, le lieutenant Linnamaa pour une mission de reconnaissance au nord du lac Lagoda. Tout à coup, se démarquant des grandes étendues blanches, ils virent un train qui se déplaçait à petite vitesse. D'un commun accord, les deux pilotes décidèrent de plonger pour mitrailler le train. Quand Linnamaa entama sa ressource et se retrouva stabilisé à 1 500 m, il s'aperçut que le MS-618 de Inehmo n'avait pas suivi et rentra seul à la base. Par la suite, son escadron apprendra que Inehmo, pour des raisons inconnues, avait dû se poser sur un lac gelé et avait mis le feu à son avion. Très vite entouré par des patrouilles russes, il avait préfèré se tirer une balle dans la tête plutôt que de se rendre. Toutes les victoires qu'il a remportées, soit 8, le furent sur Morane, en 87 sorties opérationnelles.

ANTTI TANI

Autre pilote chevronné du LLv 28, le sergent Antti Tani fut le premier pilote de Morane à remporter une victoire aérienne (un SB-2bis) au cours de la guerre de Continuation, le 25 juin 1941. Accompagnant l'offensive de l'armée finlandaise dans sa mission de récupération des territoires perdus en 1940, le LLv 28 et Tani multiplièrent les missions et les victoires s'accumulèrent rapidement : deux I-15bis le 21 août et deux victoires partagées, un I-16 le 2 septembre et un DB-3 dix jours plus tard. Le 23 septembre, ce fut au tour d'un SB-3 de succomber sous les coups du sergent Tani. L'hiver s'installa alors et le front demeura très tranquille dans cette région, les Soviétiques ayant des priorités plus grandes à gérer sur d'autres fronts avec d'autres ennemis. Tani, pendant cette période, n'ajouta qu'un Pe-2 à son palmarès, le 25 mars 1942. Au cours de cette même année, bien que continuant à voler opérationnellement, vols entrecoupés de quelques convoyages de Morane entre la France et la Finlande, son palmarès ne bougea pas jusqu'au 24 février 1943, où il détruisit un Pe-2. Ce

En haut :
le sergent Antti Tani à bord du MS-619 avec lequel il remporta deux de ses victoires.

Ci-dessus :
Tani, en compagnie de son mécanicien, devant le MS-619 (ex-n° 575 de l'armée de l'Air française), à Solomanni, en mars 1943.

Top: *Sgt Antti Tani claimed two victories while flying MS-619. He claimed in all 7 victories on Moranes, adding 21,5 further victories to his score by the end of the war.*

Above: *Tani and his crew chief in front of Tani's MS-619 at Solomanni, March 1943.*

Morane finlandais

Le lieutenant Aarne Lainnamaa pilotait habituellement le MS-308 au moment où éclata la guerre de Continuation. Né en juin 1918, il fut tué en opérations à l'âge de 24 ans.

Above: *Lt Aarne Lainnamaa with his faithtul MS-308 at the outbreak of the Continuation War. He claimed six «kills» on Morane. After having crash-landed in the Soviet lines on April 27, 1942, Lainamaa was badly injured on walking on a mine. Fearing to be captured by a Russian patrol, he shot himself too.*

Below: *A Mörkö-Morane (MSv-633) at Rissala, March 1945. Sgt Lars Hattinen was the only Finnish pilot to claim victories while flying this type of aircraft.*

Le Mörkö-Morane MSv-633, en mars 1945 à Rissala. Le sergent Lars Hattinen fut le seul pilote à remporter des victoires à bord de ce type d'appareil. Né en mai 1923, il n'avait que 17 ans quand il commença sa formation de pilote militaire. Il quitta l'*Ilmavoimat* fin 1944. Lars Hattinen est décédé en janvier 1961.

fut sa septième et dernière victoire sur Morane, étant muté quelque temps plus tard au LeLv 34 qui volait sur Bf 109. Ce fut avec cet escadron de chasse qu'il termina la guerre et ajouta 21,5 victoires à son tableau de chasse, portant ainsi son palmarès final à 28,5 victoires en 272 missions. Il resta au sein de l'*Ilmavoimat* après 1945 qu'il ne quitta qu'en juillet 1956.

MARTTI KALIMA

Le lieutenant Martti Kalima fut lui pilote de chasse au LLv 30 qui volait sur Fokker D.XXI quand se déclencha la guerre d'Hiver en 1939, mais ce fut en juillet 1941 qu'il remporta ses trois premières victoires. Il en ajouta une quatrième en septembre, alors qu'il avait été muté depuis peu au LeLv 10, également équipé en Fokker.
Kalima ne connut qu'assez tard le Morane, quand il fut affecté le 1er août 1942 au LeLv 14 alors en cours de transformation. Après une période d'entraînement, les victoires s'enchaînèrent rapidement, la première d'entre elles aux dépens d'un LaGG-3, le 5 novembre. Suivirent un I-15bis, le 16 mars 1943, un I-16 partagé la semaine suivante, puis toute une série de LaGG-3, un le 13 avril 1944, un le 26 mai et pour finir deux le 2 juin. Le 16 juin 1944, le capitaine Kalima fut affecté en Allemagne et ne participa plus à aucune mission de guerre jusqu'à la fin des hostilités. Tout comme Tani, il fut maintenu dans l'aviation finlandaise d'après guerre, qu'il quitta en février 1955. Son palmarès total s'établit à 10,5 victoires aériennes dont 6,5 sur Morane en 285 missions de guerre, la majorité effectuées sur ce type d'avion.

TOIVO TOMMINEN

Le sergent Toivo Tomminen est aussi un autre as à 6,5 victoires sur Morane, toutes remportées au sein du LeLv 28 qu'il avait rejoint en mars 1941 à sa sortie d'école. La première fut un SB-2bis descendu le 14 juillet 1941. Puis il abattit un I-153, le 20 août, suivi d'un I-16, le 2 septembre, qu'il partaga avec un autre pilote de son unité. Le 7 octobre suivant, un autre I-16 succomba à ses coups après un bref combat. Le 19 octobre fut pour Tomminen une journée faste puisqu'il fut deux fois victorieux en deux combats distincts. Au cours d'une mission de reconnaissance, il rencontra avec son ailier un R-Zet, lui aussi en mission de reconnaissance, qu'il abattit à la première passe. Lors du vol de retour, en survolant un terrain ennemi, il distingua un I-153 en train de décoller. Sans hésiter, il plongea vers lui pour se mettre en position de tir idéale, et, malgré un feu nourri de DCA, continua sa manœuvre et descendit le chasseur soviétique qui s'écrasa en flammes à la lisière de son terrain.
Cependant, la chance finit par tourner. Le 4 décembre 1941, malgré une température au sol de -30° C, Tomminen décolla du terrain de Solomanni avec trois de ses camarades, le lieutenant Mesinen et les sergents Jussila et Vassinen, pour intercepter une formation d'avions russes aperçue non loin de là. Lorsqu'ils se rapprochèrent de la formation, ils furent surpris par trois Hurricane surgis des nuages. L'avion de Jussila fut le premier touché par les tirs des Russes et fut mis tout de suite hors de combat, mais les autres pilotes finlandais furent prompts à réagir et Tomminen se mit dans la queue d'un des attaquants et plaça une rafale bien ajustée qui incendia le Hurricane. Il ne put malheureusement pas éviter son adversaire en totale perdition et entra en collision avec lui. Aucun des deux pilotes n'arriva à s'extraire de son avion et Tomminen fut par la suite retrouvé mort dans les débris de son Morane MS-329. Mesinen et Vassinen, quant à eux continuèrent le combat jusqu'à que les Russes rompent. Jussila, lui, était retourné au terrain sain et sauf avec son avion bien endommagé. Toivo Tomminen, à sa mort, totalisait 6,5 victoires, toutes remportées sur Morane, en 50 missions de guerre.

AARNE LAINAMAA

Autre pilote malchanceux, le lieutenant Aarne Lainamaa, commença sa carrière pendant la guerre d'Hiver au cours de laquelle il remporta une première victoire le 11 mars 1940. Il volait alors avec le LLv 28. Un an et demi plus tard, il allongea son palmarès en abattant un I-15bis et le mois d'après deux DB-3. Le 5 février 1942, malgré les rigueurs de l'hiver, il envoya au tapis deux biplans R-5. Le 27 avril 1942, il était en mission de reconnaissance au sud de la rivière Svir avec son ailier, le lieutenant Puhakka. Ce dernier ne sut pas ce qui arriva, mais il nota soudainement que Linnamaa ne volait plus à ses côtés. Pour une raison non élucidée, Linnamraa dut faire un

atterrissage forcé dans les lignes soviétiques. Abandonnant son avion, il entreprit de rejoindre les lignes finlandaises à pied. Mais, par malchance, alors qu'il approchait des lignes amies, il pénetra dans un champ de mines et fut grièvement blessé en marchant sur l'une d'elle. Bien que très proche de ses propres lignes, il préféra se suicider, plutôt que de tomber aux mains de l'ennemi. Son corps sera par la suite récupéré par les Finlandais (2). Il avait obtenu ses six victoires en une centaine de missions.

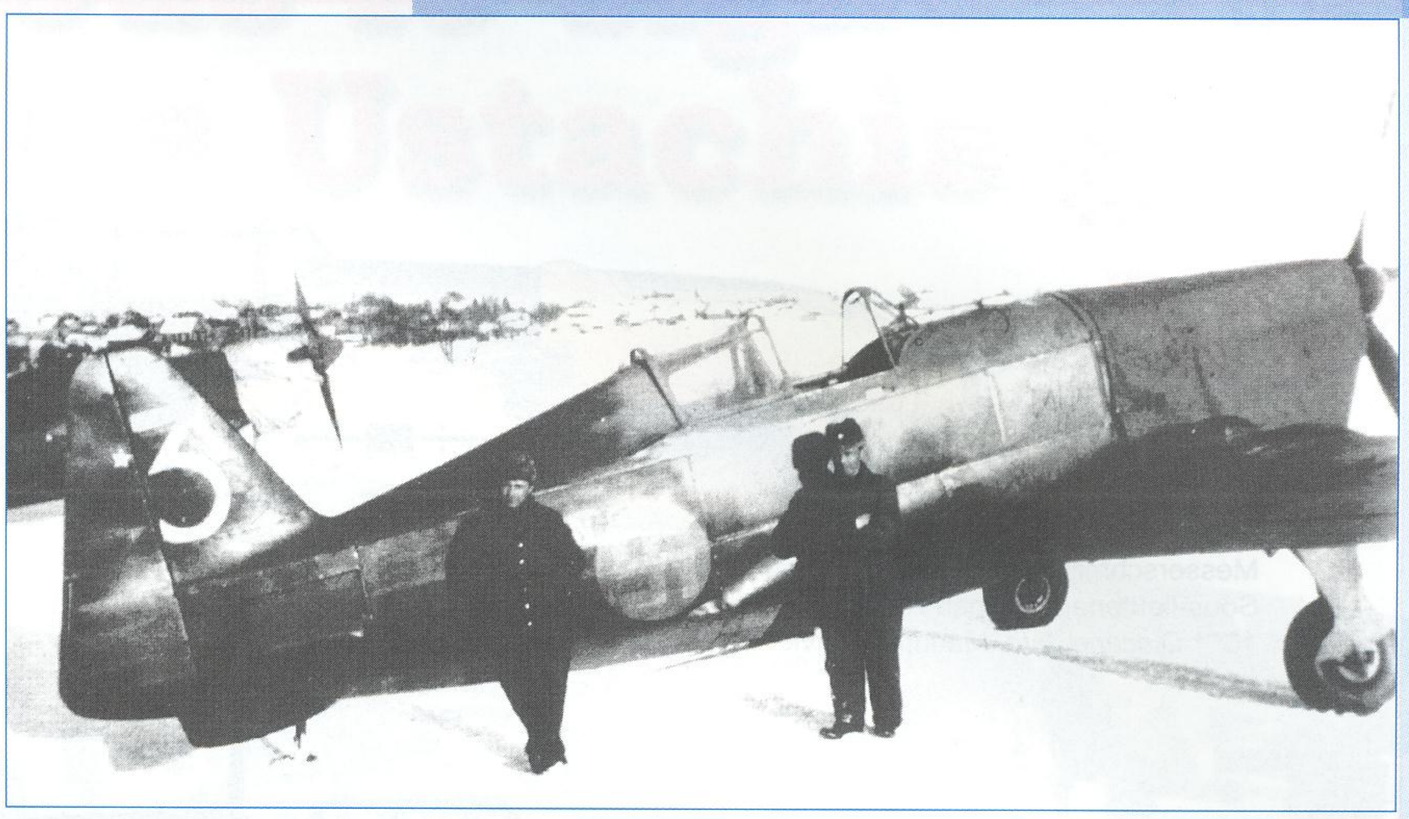
LARS HATTINEN

Le sergent Lars Hattinen, autre as sur Morane, connut de plus la distinction d'être responsable de toutes les victoires remportées à bord d'un Mörkö-Morane pendant la guerre (3). Le Mörkö était en fait un Morane équipé d'un moteur Klimov M-105P, dérivé du moteur Hispano. C'est à la veille de son 19ème anniversaire, tout juste sorti de l'école de chasse, qu'il rejoignit le LeLv 28 en avril 1943.

Ses trois premières victoires furent remportées au cours de l'été 1944 à bord de Morane conventionnels. Il ouvrit son score le 25 juin en abattant un Boston porteur de l'étoile Rouge, un Curtiss Tomahawk le lendemain et un La-5 le 10 juillet. Le lendemain fut livré à l'escadron le premier Morane transformé, le MSv-631. Le 16 juillet, une formation de plusieurs avions soviétiques fut detectée, volant en direction du terrain. Montant à bord du MSv-631 pour intercepter les intrus, il entra en contact avec six Il-2 escortés par quatre Yak-1. Malgré le rapport de force défavorable, seul contre quatre chasseurs, il n'hésita pas à attaquer et après un combat court mais intense, il envoya au tapis l'un des chasseurs; c'était la première victoire du Mörkö-Morane, quant à lui, c'était sa quatrième.

Le 30 juillet 1944, il décolla pour intercepter une formation d'avions ennemis à bord de sa nouvelle monture, le MSv-617, livrée quelques jours auparavant. Ayant sûrement décollé trop tard, il ne put intercepter cette formation. Il s'apprêtait à faire un 180° pour rejoindre la base, quelque peu déçu, quand il entendit à la radio que trois Morane avaient reçu l'ordre de décoller pour venir en aide aux troupes finlandaises en train de se faire attaquer dans la région de Tovaljärvi par une trentaine de Il-2 escortés par une vingtaine de Bell Airacobra. De son altitude de vol de 4 000 m, il plongea pour rejoindre les avions russes et avant même que les trois autres Moranes arrivent sur les lieux, deux Airacobra jonchaient déjà sur le sol, achevant de se consumer. Sans attendre, il se tourna vers une autre cible, choisissant cette fois un Il-2. Il s'en approcha par l'arrière, mais oublia le mitrailleur, qui par une courte rafale bien ajustée, toucha son appareil qui se mit à flamber rapidement.

Trop près du sol pour sauter, il dut reprendre de l'altitude et pendant les longues secondes où il grimpa avant de pouvoir enfin évacuer, il fut sérieusement brûlé aux jambes, aux mains et au visage. Il passa le reste de la guerre à l'hôpital et son score s'établit à 6 victoires en 70 missions.



PAULI MASSINEN

Dernier de la liste, le lieutenant Pauli Massinen servit lui aussi au sein du LLv 28. Fils d'un homme d'affaires aisé de l'époque, à 19 ans (il est né en 1915) il pilotait déjà son propre avion, un De Havilland Moth. En 1935, il s'engagea pour devenir pilote, et, en décembre 1939, il rejoignit le LLv 28, quelques jours après l'invasion soviétique. Il remporta sa première victoire, un DB-3 le 2 mars 1940. Il était toujours dans cette unité un an et demi plus tard, et à la reprise des hostilités en juin 1941, il ne tarda pas à augmenter son score en abattant un DB-3 le 17 juillet et un autre le 31 du même mois. Le 21 août, il abattit un hydravion MBR-2 et sa cinquième et dernière victime fut un DB-3 abattu le même jour. En novembre 1941, il fut muté à l'école de guerre de l'Air ou il termina la guerre.

En haut :
Le MS-318 sur le lac gelé de Pyhäjärvi, dans le courant du mois de mars 1940. L'étoile sur la dérive marque la première victoire du lieutenant Pauli Massinen.

Ci-dessus :
À bord du MS-305, le sergent Lars Hattinen abattit un La-5 en juin 1944.

Top: *The star on the fin of MS-318 stands for Lt Pauli Massinen's first victory, a DB-3 shot down on March 2, 1940. This type was also his fifth and last victim, on August 21, 1941.*

Above: *Sgt Lars Hattinen brought down a La-5 in June 1944 while flying MS-305.*
Shot up by an Il-2 rear gunner on July 30, 1944, he suffered injuries and burns and spent the rest of the war in an hospital.

NOTES

(1) L'histoire officielle finlandaise fait état de trois périodes distinctes au cours du second conflit mondial : guerre d'Hiver : 30 novembre 1939 - 13 mars 1940, guerre de Continuation : 25 juin 1941 - 4 septembre 1944, guerre de Laponie : 1er octobre 1944 - 27 avril 1945, cette dernière contre les Allemands. [NDLR].

(2) On notera que les pilotes finlandais ne se faisaient pas beaucoup d'illusions sur le sort que leur réservaient les Soviétiques en cas de capture, malgré un manque total de politisation du conflit de la part des Finlandais qui ne faisaient que lutter pour leur indépendance. [NDLR]

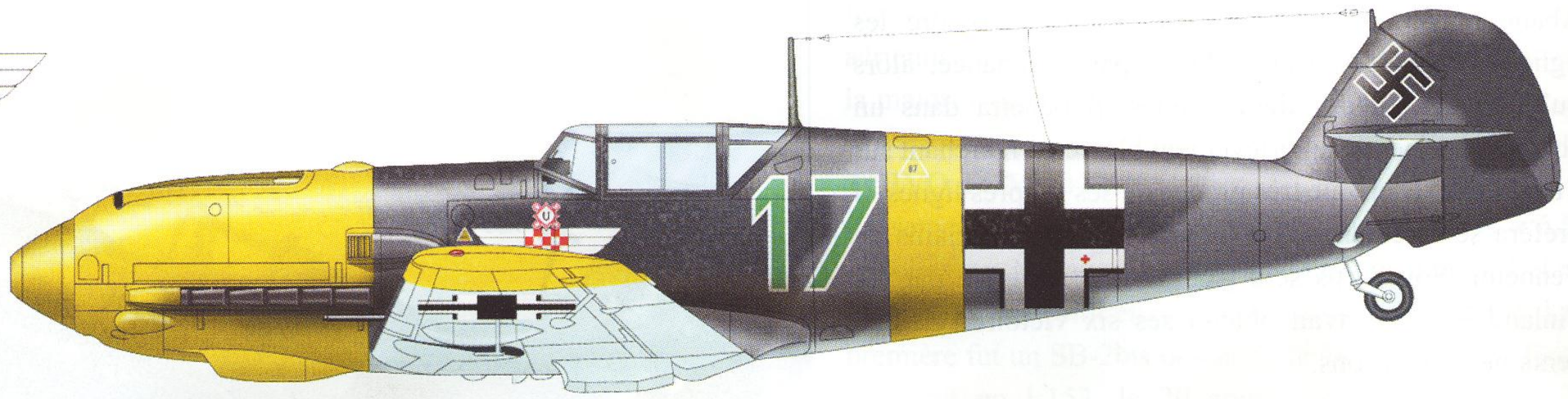
(3) Mörkö, signifiant « fantôme » en finnois.

Traduction : Philippe Listemann.

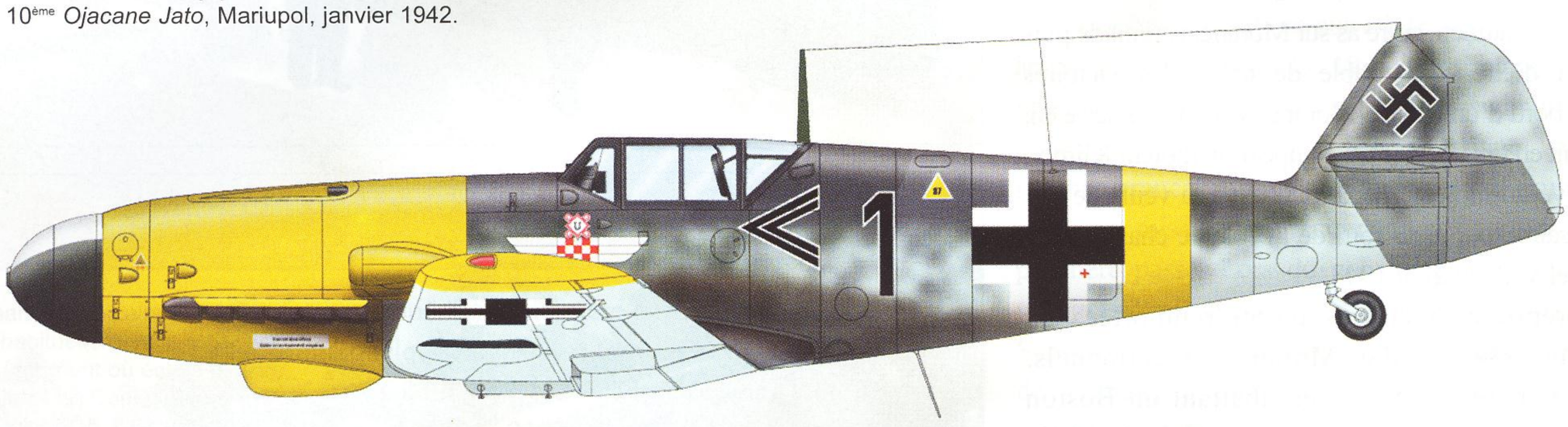
SOURCES

Karhunen : Kuolevien kotkien lai-vue.
Keskinen-Stenman-Niska : Mora-ne-Saulnier 406 and Caudron 714.
Keskinen-Stenman-Niska : Finnish Fighter Aces.
Raunio : Lentäjän näkökulma II.

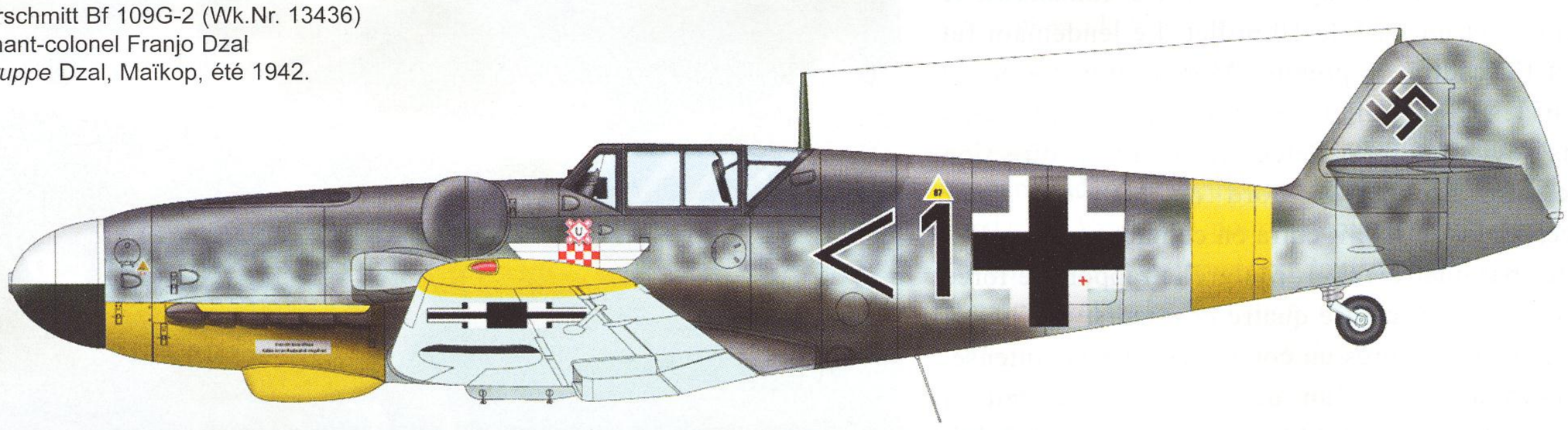
Croates



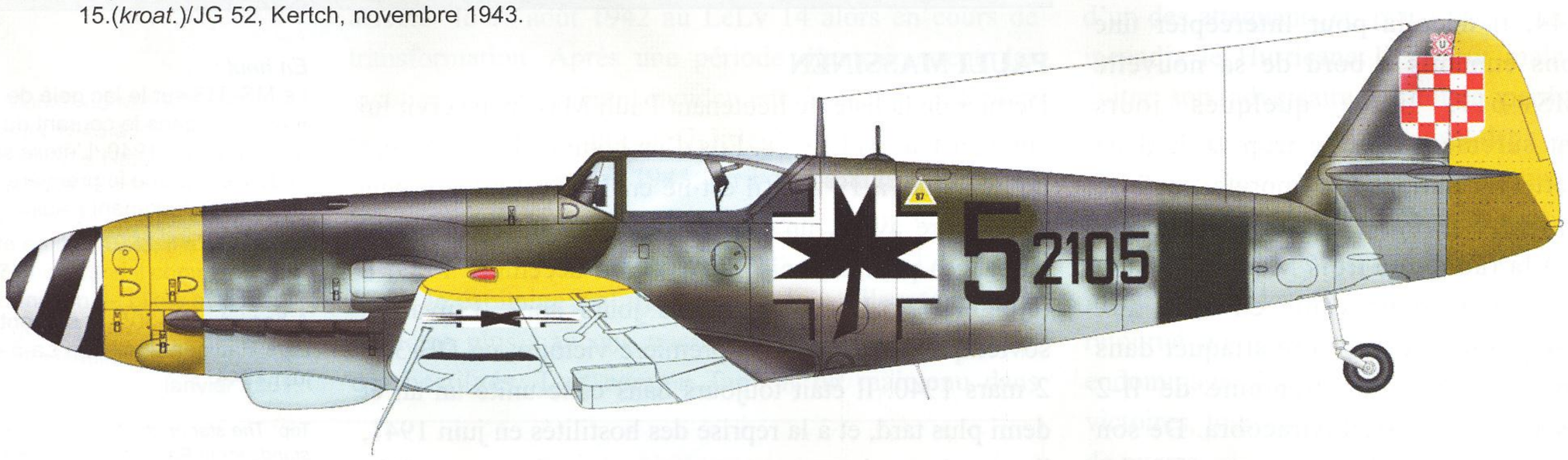
Messerschmitt Bf 109E-3
Sous-lieutenant Stjepan Radic
10ème *Ojacane Jato*, Mariupol, janvier 1942.



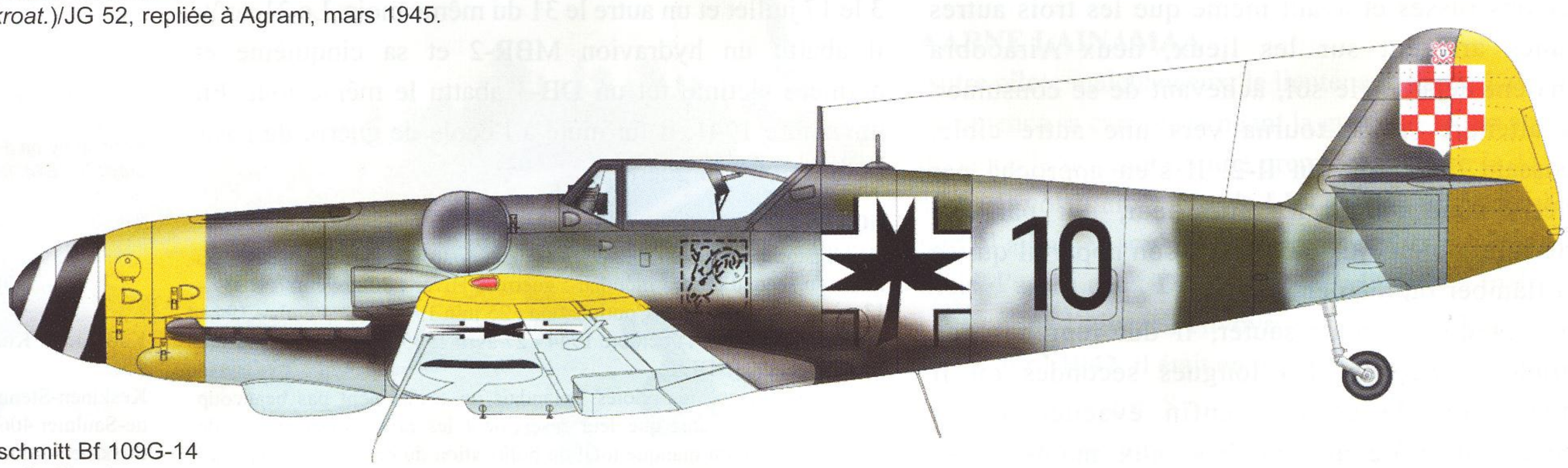
Messerschmitt Bf 109G-2 (Wk.Nr. 13436)
Lieutenant-colonel Franjo Dzal
Jagdgruppe Dzal, Maïkop, été 1942.



Messerschmitt Bf 109G-6
Capitaine Mato Dukovac
15.(*kroat.*)/JG 52, Kertch, novembre 1943.



Messerschmitt Bf 109G-10
Ex-15.(*kroat.*)/JG 52, repliée à Agram, mars 1945.



Messerschmitt Bf 109G-14
2ème *Jato*, 1er *Skupina*
Zagreb, avril 1945.

© P-A. Tilley - juillet 99

Sous le signe des Ustachis

AU COURS de la Seconde Guerre mondiale, la Croatie demeura fidèle à l'Allemagne jusqu'à la cessation des hostilités, malgré de nombreuses défections, dont la plupart eurent lieu à la vingt-troisième heure. La dictature croate s'appuyait sur le mouvement Ustacha, fortement politisé et ultranationaliste. L'ennemi était donc tout autant soviétique que serbe. C'est donc sans surprise que l'on voit apparaître une légion croate sur le front Est, dès l'ouverture des hostilités entre l'Allemagne et l'Union Soviétique. Les pilotes croates se révèlent de redoutables combattants, comme en témoigne leur palmarès qui, toutes proportions gardées, est sans doute le plus impressionant de tous les satellites du IIIème Reich.

Tomáš Polák

La péninsule balkanique a de tous temps été l'une des régions les plus explosives d'Europe. Nous sommes actuellement les témoins de la seconde partition de la Yougoslavie au cours de ce siècle. La première eut lieu en avril 1941, il y a presque soixante ans. La Yougoslavie avait été créée après la Première Guerre mondiale par la réunion du Monténégro, de la Serbie, des deux provinces détachées de l'ancien empire austro-hongrois, la Bosnie et l'Herzégovine, ainsi que des territoires habités par les Croates et les Slovènes. Quand la Yougoslavie traversa une période agitée, les deux principales populations, les Croates et les Serbes, cherchèrent à affirmer leurs ambitions hégémoniques aux dépens l'une de l'autre. C'est exactement ce qui s'est passé récemment.

Lorsque le 10 avril 1941, Ante Pavelic, leader de l'organisation nationaliste Ustacha, déclara la création de l'état indépendant de Croatie (*Nezavisne Drzave Hrvatske*), de violents combats opposaient les forces yougoslaves, d'un côté, aux forces allemandes et italiennes, de l'autre, depuis déjà quatre jours. L'armée yougoslave capitula le 17 avril. L'Allemagne, l'Italie, mais aussi la Hongrie et la Bulgarie participèrent au dépeçage de la Yougoslavie. Le 15 juin 1941, la Croatie adhéra au pacte tripartite, qui rassemblait les trois puissances de l'Axe, la Hongrie, la Roumanie, la Slovaquie et la Bulgarie.

LA LÉGION CROATE

Peu après la capitulation yougoslave, le 19 avril 1941, Ante Pavelic nomma le colonel Vladimir Kren à la tête de l'armée de l'air croate (*Hrvatsko Ratno Vazduhoplovstvo*). Kren, ancien cadet de l'académie Militaire de Belgrade, avait déserté le 4 avril en posant son Potez 25 sur le terrain autrichien de Graz; il avait offert aux Allemands non seulement le code chiffré de l'armée yougoslave, mais aussi le plan des nouveaux terrains militaires. Kren avait prévu à l'origine la création d'un groupe de reconnaissance (*Izvidacka skupina*) et d'un groupe de chasse (*Lovacka skupina*). Chaque groupe devait comporter trois escadrilles (*Jato*) de chacune neuf avions. À cette époque, personne n'imaginait que la force aérienne pouvait un jour servir à défendre la patrie. Pour les plus bouillants des jeunes pilotes, il ne restait qu'une solution pour voir de l'action, s'engager dans la légion croate (*Hrvatska zrakoplovna legia*). Cette légion fut officiellement créée le 14 juin 1941. Elle connut tout de suite un immense succès auprès des pilotes croates.

Le colonel Ivan Mrak prit le commandement de la légion et il disposait de très nombreux volontaires pour se battre aux côtés des Allemands, de trop même... Deux groupes furent mis sur pied : le 4ème *Lovacka skupina*, commandé par le commandant Franjo Dzal et composé de deux *Jato* :

Le Bf 109G-10 du sous-lieutenant Josip Cekovic de la 2ème *Jato*, à Agram (Zagreb), fin avril 1945.
Les marques allemandes ont été repeintes sans grand soin. L'appareil semble porter un gouvernail jaune; ce n'est certainement pas une rechange, puisque le damier croate a été peint par dessus.
(NASM)

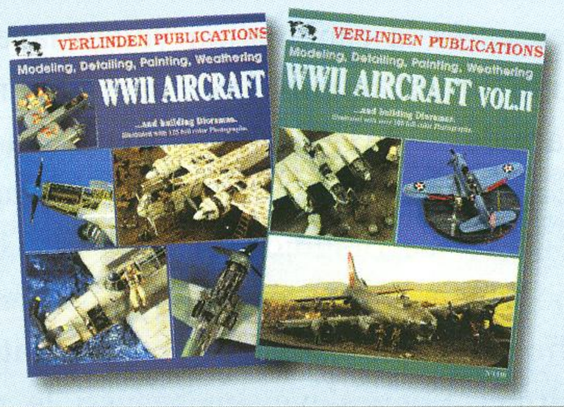
– 10ème *Jato* : capitaine Vladimir Ferencina;
– 11ème *Jato* : capitaine Zlatko Stipcic;
et le 5ème *Bombarderska zrakoplova skupina*, sous les ordres du commandant Vjekoslav Vicevic :
– 12ème *Jato* : capitaine Ivan Pezelj;
– 13ème *Jato* : capitaine Vladimir Graovac.
Le 15 juillet, les pilotes de chasse furent envoyés à la *Jagdfliegerschule* 4, à Herzogenaurach, en Allemagne. Répartis en deux groupes, les équipages de bombardement rejoignirent la *Kampffliegerschule* 3 à Greifswald.

L'ESCADRILLE DE CHASSE

Après la phase de formation, le groupe de chasse fut ramené à la taille d'une escadrille et équipé en Bf 109E-3 et E-4. Le 6 octobre, les pilotes se retrouvèrent à pied d'œuvre à Poltava et leur unité fut rattachée au III./JG 52.
Le 9 octobre 1941, les Croates effectuèrent leur première mission de guerre dans le secteur Akhtievka-Krasnodar, en compagnie d'un « chaperon » allemand, le *Leutnant* Ewald Baumgartner. Ils rencontrèrent un R-10 d'observation que Baumgartner descendit. Celui-ci remporta une seconde victoire avec les Croates, le 16 novembre, mais quatre jours plus tard, il fut tué dans une collision aérienne avec un avion ennemi.
Fin octobre 1941, les Croates furent envoyés dans les environs de Kharkov. Le 2 novembre, en abattant un I-16, le capitaine Ferencina obtint la première victoire croate. Début novembre, l'escadrille fut transférée sur un terrain près de Taganrog, puis à Mariupol, le 1er décembre.
Le 12 janvier 1942, en raison des pertes (essentiellement dues à des ennuis mécaniques), l'unité changea de dénomination et devint la 10ème escadrille de renfort (*Ojacane jato*), toujours sous la tutelle de la JG 52; le commandant Culinovic en prit la tête. À partir du 15 janvier, les Croates participèrent à des attaques au sol dans le secteur de Taganrog et sur la voie ferrée Mariupol-Stalino et à des escortes de bombardiers. Fin janvier, les Croates avaient abattu 23 avions ennemis, parmi lesquels 16 I-16 et 4 MiG-3. L'état-major de la *Luftflotte* 4 félicita l'escadrille croate pour ses succès.
En avril 1942, la 10ème escadrille de renfort ajouta à ses missions classiques celles de reconnaissance et de destruction des vedettes rapides soviétiques en mer d'Azov. En avril, cinq chasseurs, trois DB-3 et un UT-2 tombèrent sous les balles croates, pour la perte d'un pilote, le capitaine Berislav Supek. Celui-ci, de retour d'une mission sur Rostov-sur-le-Don, le 27 avril, se posa par erreur dans les lignes soviétiques avec son Bf 109E « 4 vert » (Wk.Nr. 1411) et fut fait prisonnier. Le 4 mai, l'unité perdit le lieutenant Nikola Vucina à bord de son Bf 109E-7 « 9 vert » (Wk.Nr. 1506); on apprendra par la suite qu'il servit au sein de l'Armée rouge.
Début mai, l'unité fit mouvement sur la Crimée, où elle demeura trois semaines avant de regagner l'Ukraine. Le 21 juin 1942, elle effectua sa 1 000ème sortie et reçut les félicitations d'Ante Pavelic. Son score était alors de 50 victoires confirmées.
En juillet, les Croates reçurent sept Bf 109G-2 neufs qui remplacèrent avantageusement les vieux E-3, E-4 et E-7

Cocktail jouets
LOISIRS ET PLAISIRS

OCIDENTAL 1/48e - Spitfire Mk.IXc (Réf. 0212)



Verlinden Publications : tout pour réussir vos maquettes d'avions de la 2e GM (vol. I/réf. 1351 et vol. II/réf. 1446)

EDUARD/PROFIPACK 1/48e - He 280 (Réf. 8049)

CLASSIC AIRFRAMES 1/48e - P-51H (Réf. 426)

CLASSIC AIRFRAMES 1/48e Boeing P-12E (Réf. 416)

CLASSIC AIRFRAMES 1/48e - F4B-4 (Réf. 417)

COCKTAIL JOUETS
32, rue Becquerel, 78130 Les Mureaux
Tél. : 01 34 74 33 99 – Fax : 01 30 91 46 15. E-mail : cocktailjouets@compuserve.com

Bon de commande catalogues spécifiques

☐	AEROMASTER	Décals n° 6	100 F
☐	CARPENA COLORADO	Décals 1998 + additif 1999	60 F
☐	EDUARD	Catalogue maquettes 1999	45 F
☐	EDUARD	3 catalogues photodécoupe	120 F
☐	KP	Maquettes avions	15 F
☐	SMER	Avions 1998-1999	35 F
☐	VERLINDEN	Verlinden 1999 n° 16	70 F
☐	Contrat d'abonnement pour les 12 prochaines fiches mensuelles en couleur Verlinden (à partir d'août 99)		50 F
☐	Contrat d'abonnement pour les 4 prochaines revues trimestrielles Verlinden Publications en anglais à partir du Volume 10 n° 2		176 F

Je commande le(s) catalogue(s) coché(s) pour un montant total de : F
Nom ..... Prénom .....
Adresse .....
Code postal ..... Ville .....
☐ Règlement par chèque bancaire à l'ordre de Cocktail Jouets
☐ Règlement par carte bancaire
n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|
Date d'expiration |_|_|_|_| Signature :
Tarif uniquement pour la France métropolitaine

encore en service. Pourtant, ce fut sur ce modèle ancien que les Croates devaient remporter l'un de leurs plus beaux succès. Les 9 et 10 juillet, ils abattirent 13 avions ennemis, ce qui leur valut les félicitations personnelles du *Reichsmarschall* Hermann Göring. En juillet, ils revendiquèrent un total de 45 victoires.

La Wehrmacht avançait en direction du Caucase et ses troupes étaient appuyées par la 10ème escadrille de renfort qui se transporta consécutivement de Rostov à Yelizavetinskaïa, puis à Armavir et Maikop. Début septembre, le palmarès de l'escadrille s'établissait à 121 victoires. Fin octobre, elle fut officieusement dénommée *Jagdgruppe Dzal* et fut incorporée à la JG 52 en tant que 15.(*kroat.*)/JG 52. Le commandement de cette unité était toujours assuré par le lieutenant-colonel Franjo Dzal. À cette époque, les pilotes les plus en vue étaient le sous-lieutenant Cvitan Galic, le sergent-chef Veca Mikovic, le commandant Mato Culinovic et le sergent-chef Tomislav Kauzlaric. L'unité demeura à Maikop jusqu'au 15 novembre 1942, date à laquelle elle fut retirée du front pour parfaire son entraînement sur Bf 109G. À cette date, elle comptait 2 460 sorties de guerre, 164 victoires confirmées et six pilotes tués, disparus ou faits prisonniers.

VICTOIRES ET DÉSERTIONS

Pendant cette pause, l'escadrille reçut de nouveaux Bf 109G-2 et G-4 et en mars 1943, elle était de retour au front. Au début, elle fut basée à Kertch et opéra au-dessus de la vallée de la rivière Kouban, la mer d'Azov et la péninsule de Taman. Le 4 mai, le sergent-chef Viktor Mehelcic fut abattu en combat à bord de son Bf 109G-2 « 9 vert » (Wk.Nr. 13516).

Deux jours plus tard, la 15.(*kroat.*)/JG 52 perdit deux pilotes. Le capitaine Bogdan Vujicic et le lieutenant Albin Starc décollèrent en « *freie Jagd* ». Mais, ils n'avaient pas l'intention de chasser quoi que ce soit. Tous les deux atterrirent sur le terrain soviétique de Glina, au nord-est de Krasnodar. Ce furent les deux premières désertions, mais certainement pas les dernières. En octobre, le quartier-général de la Luftwaffe décida de déplacer la *Staffel* croate à Bagerovo, loin du front, pour endiguer les désertions. À cette date, Franjo Dzal céda son commandement au colonel Mato Dukovac. Un sang neuf fut injecté sous la forme de jeunes pilotes et le problème des défections fut ainsi réglé.

Les Croates revendiquèrent dix victoires le 1er novembre et quatre le lendemain, mais au cours de ce dernier combat, deux appareils furent endommagés. Le 7 novembre, le sergent Vladimir Salamon fut abattu et tué. Le 17 novembre, la 15.(*kroat.*)/JG 52 renouvela son exploit du début de mois et envoya dix avions ennemis au tapis. Quelques jours plus tard, l'unité se retrouva sur le terrain de Karankout.

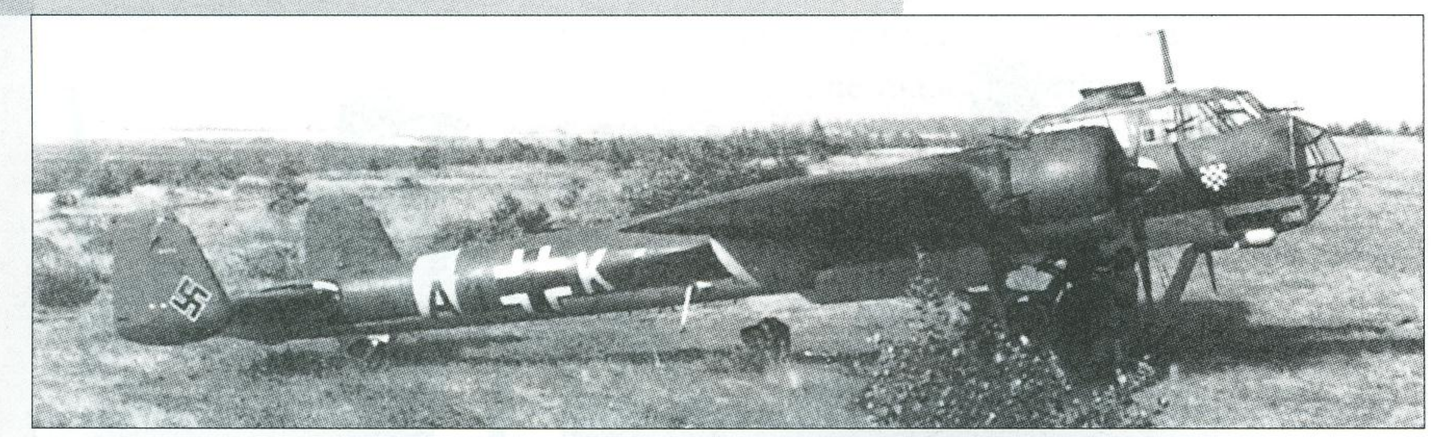
Au cours de l'année 1944, les Croates changèrent fréquemment de base, en particulier pendant le second semestre. En juin, l'unité était stationnée à Zilistea, en Roumanie. Le mois suivant, elle commença à monter vers le nord, tout d'abord à Piest'any, en Slovaquie, en juillet, puis à Eichwald, en Prusse-Orientale, en août. À cette époque, l'escadrille, équipée en Bf 109G-10 (quelques G-14 furent livrés par la suite), était commandée par le sous-

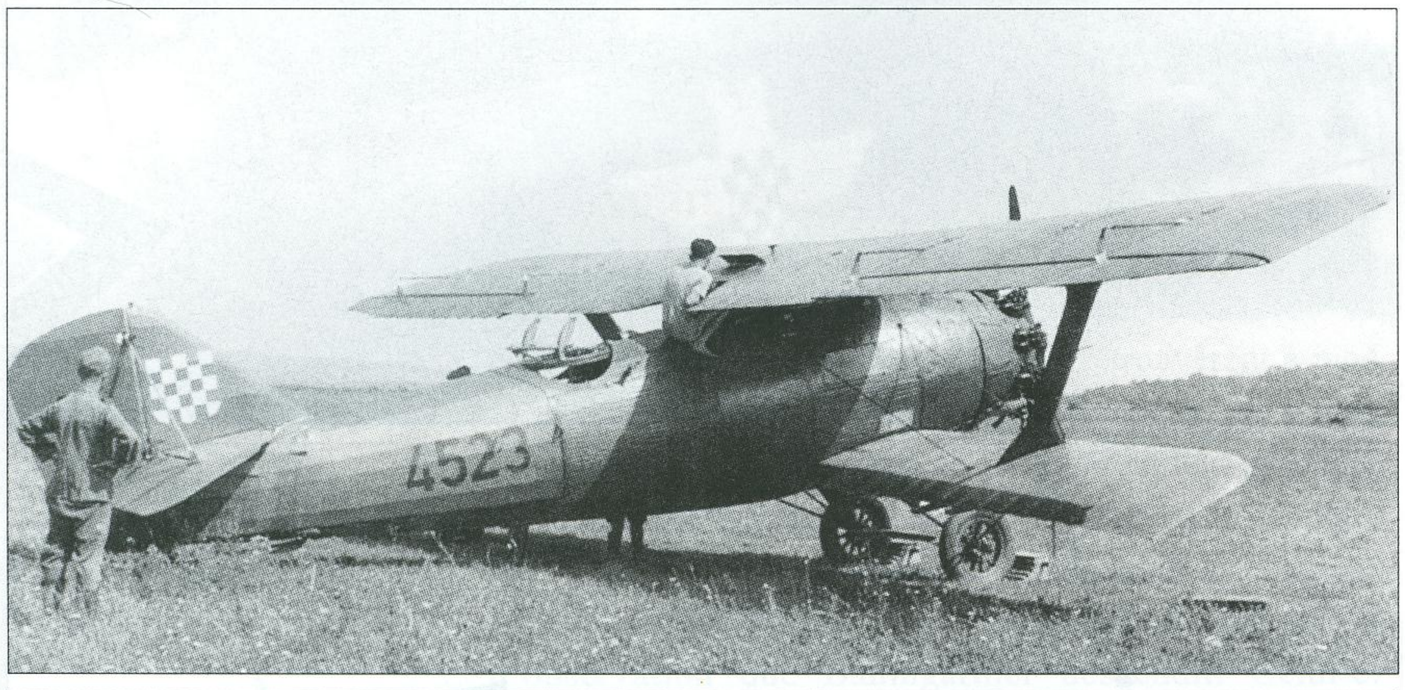
En haut : le capitaine Mato Dukovac dans son Bf 109G-6, « 1 noir », en Crimée. Dukovac, le grand as croate avec 40 victoires revendiquées, déserta depuis la Lettonie, le 20 septembre 1944. Rentré au pays, il dut s'enfuir rapidement en Italie, au mois d'août 1945. Il devait décéder au Canada en 1990.

Au milieu : le lieutenant-colonel Franjo Dzal, chef du groupe de chasse de la légion croate, avec son Bf 109G-2 « 1 noir » (Wk.Nr. 13436) à Maïkop. Tombé entre les mains des partisans après la fin des hostilités, il fut condamné à mort et pendu le 24 septembre 1945.

En bas : le sous-lieutenant Cvitan Galic, devant son Bf 109G-2 « 3 noir » sur le terrain de Ielizavetskaïa.

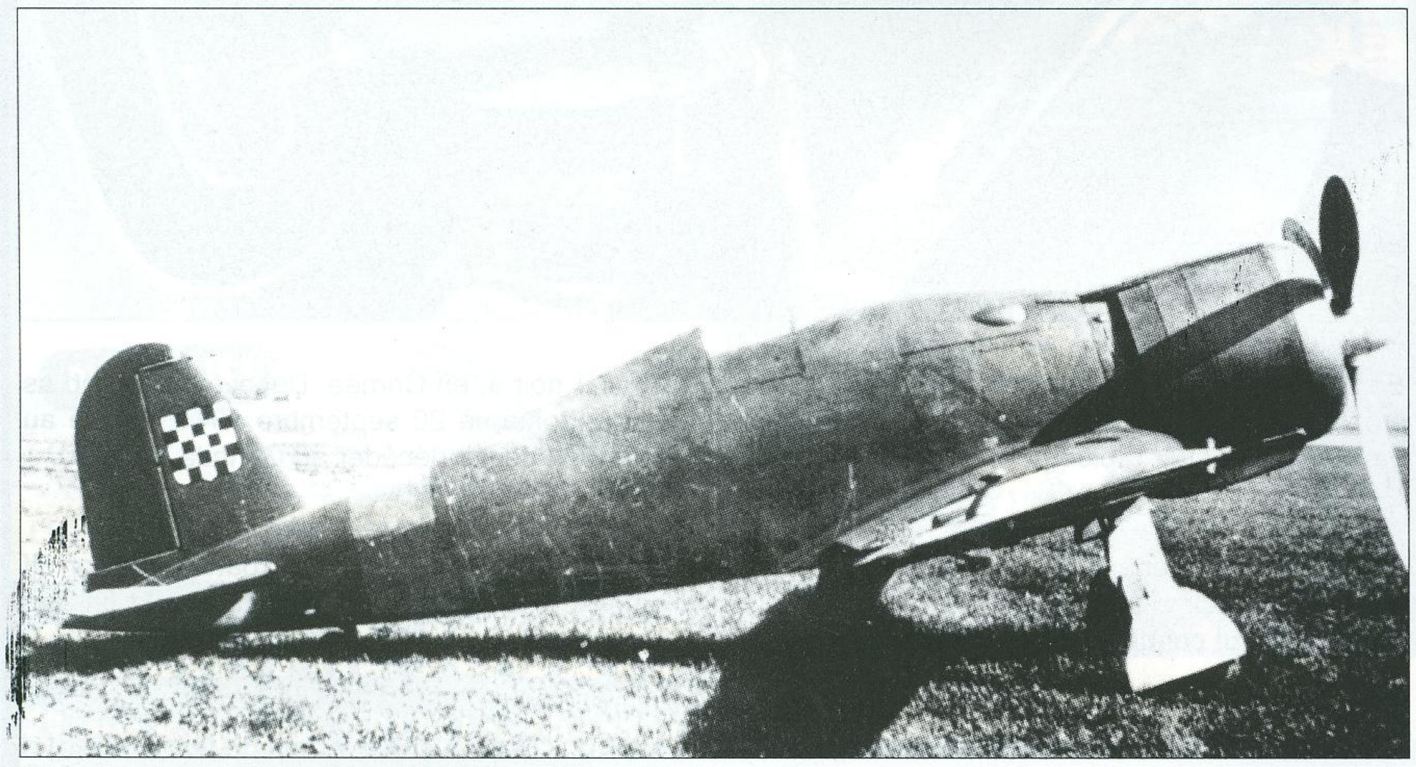
Croates





En haut :
un Dornier Do 17Z-2 de la 15.(*kroat.*)/KG 53 du côté de Soltsy (au sud-ouest du lac Ilmen), à l'été 1942.
(Bundesarchiv - Coblence)
Ci-dessus :
des Bréguet XIX à Sveta Nedelja, à l'été 1941. Les Croates utilisaient trois modèles, le Bre XIX à moteur en étoile Jupiter (photo du haut), le Bre XIX-8 à moteur en étoile Wright-Cyclone (ci-dessus, à gauche) et le Bre XIX-7 à moteur en ligne Hispano-Suiza (ci-dessus, à droite).
(Bundesarchiv - Coblence)
Ci-dessous :
un Fiat G.50 (n° 3502) de la 2ème *Jato* à Zagreb, en 1943.
(Collection J. Mutin)

Top: *A Dornier Do 17Z-2 of 15.(kroat.)/KG 53 at Soltsy (near Lake Ilmen), Summer 1942.*
Above: *Bréguet XIXs at Sveta Nedelja, Summer 1941. The Croats used three sub-types, one with a radial Jupiter engine (uppermost photograh), one with a radial Wright-Cyclone (above, left) and one with an in-line Hispano-Suiza (above, right).*
Below: *A Fiat G.50 (n° 3502) of 2nd Jato at Zagreb, 1943.*



lieutenant Duro Svarc. En septembre, la 15.(*kroat.*)/JG 52 fut transférée à Liepaja, en Lettonie, mais en novembre, elle dut être repliée sur Eichwald. En décembre, les pilotes croates furent transférés à Sroda Wielkopolska, au sud-est de Poznan (Pologne), où ils reçurent l'instruction classique du fantassin ! Envoyés à Stettin (aujourd'hui Szczcecin, en Pologne), ils ne furent en fait pas engagés dans les combats au sol. Entre mars et novembre 1944, l'escadrille croate revendiqua 70 victoires. En mars 1945, elle fut rapatriée en Croatie, à Agram, près de Zagreb, avec ses Bf 109G-10 et G-14. Son palmarès pendant la guerre est sujet à controverse, mais se situe entre 290 et 350 victoires, pour la perte de seulement onze pilotes (plus sept déserteurs).

LE GROUPE DE BOMBARDEMENT

Nous avons laissé le groupe de bombardement au moment où il se trouvait à l'instruction à Greifswald. Le départ pour le front intervint en octobre 1941. Les équipages furent acheminés par train jusqu'à Minsk, où ils touchèrent leurs premiers Dornier Do 17Z-2, d'autres les attendant à Vitebsk. Le groupe fut incorporé au I./KG 3, qui était rattaché au VIII. *Fliegerkorps*. La première mission de guerre fut menée à bien le 25 octobre par le lieutenant Pavelic. Au cours de celle-ci, l'équipage réussit à abattre un chasseur I-16.

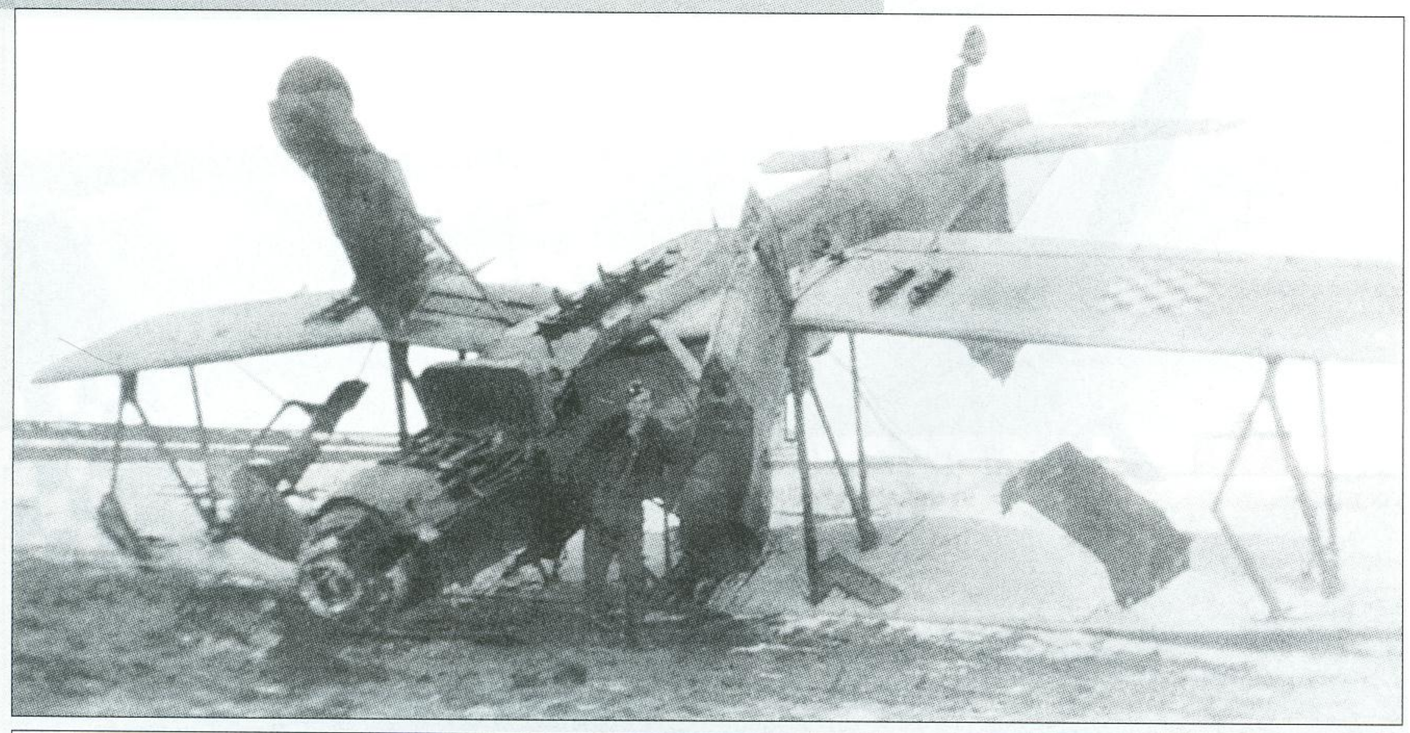
Très vite, le groupe fut envoyé au centre du front, à Vyazma, où, sous la dénomination de 10.(*kroat.*)/KG 3, il participa aux raids sur Moscou. Lors de l'une de ces sorties, dix appareils croates détruisirent toutes les installations d'un aérodrome près de Moscou, ainsi que tous les avions qui s'y trouvaient, mais quatre Dornier furent endommagés. Ce fait d'armes amena le *Feldmarschall* Albert Kesselring, chef de la *Luftflotte* 2, à adresser un message de satisfaction à l'escadrille croate. Il vint d'ailleurs lui rendre visite le 9 novembre 1941.

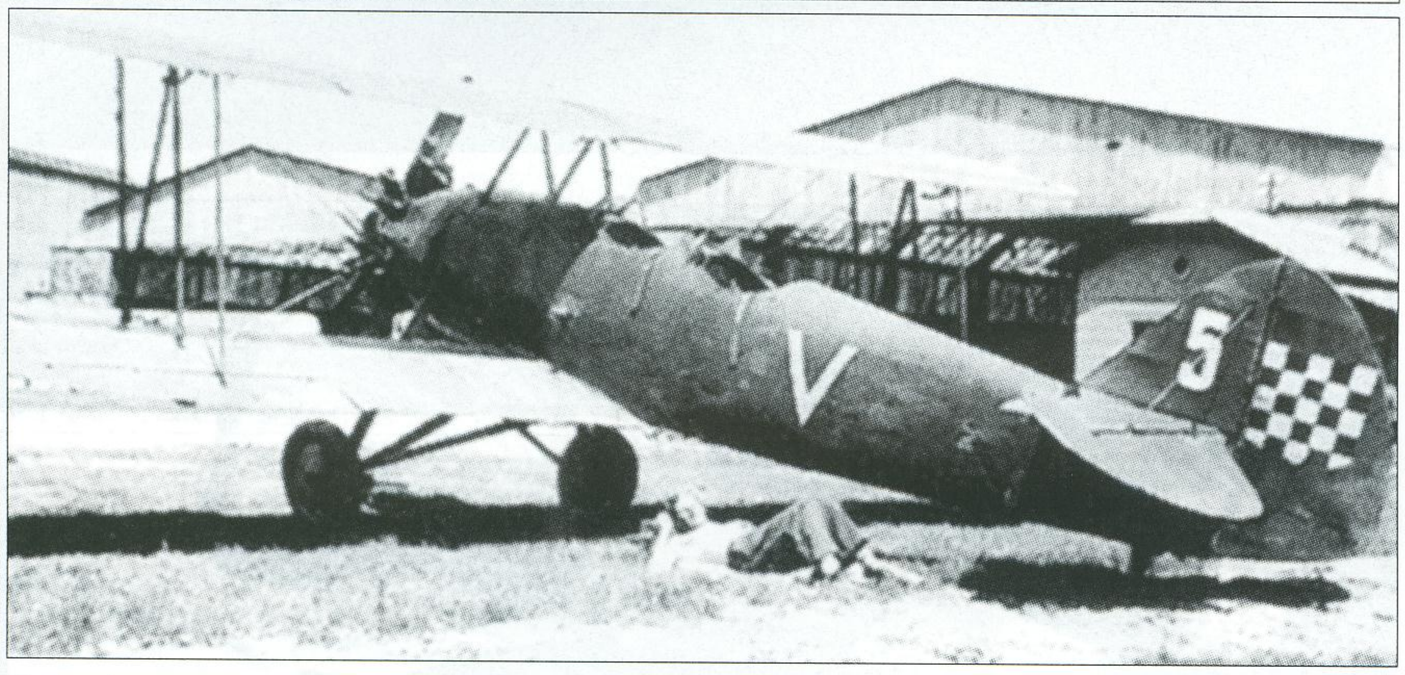
Lors d'un raid à l'est de Kalinin, le commandant d'escadrille, le commandant Vladimir Graovac, fut tué. Il fut remplacé par le lieutenant Ivan Mesic. Transférée à la KG 53, l'escadrille devint la 15.(*kroat.*)/KG 53 le 1er janvier 1942. Dans le courant du mois de janvier, les Croates lancèrent 2 360 bombes et détruisirent 150 véhicules divers, 5 véhicules blindés et 3 tracteurs d'artillerie, ainsi que quatre chasseurs en combat.

Après avoir réussi à bloquer l'offensive d'hiver soviétique, les troupes allemandes furent contraintes de se replier. Le 3 février 1942, l'escadrille croate se retrouva sur le terrain de Minsk-sud. À cette date, elle avait accompli 370 sorties, perdu quatre équipages et revendiqué 13 avions ennemis abattus. Peu de temps plus tard, elle fut envoyée au repos à Zagreb. Après un séjour de quelques semaines, mis à profit pour incorporer les nouveaux équipages, les Croates gagnèrent Ausbach, en Allemagne, pour toucher de nouveaux avions. Cependant, au lieu des Ju 88 promis, ils perçurent à nouveau des Do 17Z-2. Le 23 juin 1942, les treize appareils de la 15.(*kroat.*)/KG 53, désormais commandée par le commandant Nikola Mikec, rejoignirent Königsberg; toutefois, seulement dix avions devaient rallier Soltsy, près du lac Ilmen, deux jours plus tard. L'un des appareils disparut sans laisser de trace et il est probable que l'équipage ait déserté.

L'escadrille croate était rattachée à la *Luftflotte* 1, qui

Croates





En haut :
le Fieseler Fi 167 « 4806 », piloté par le sergent D. Grasic de la 1ère *Jato*, fut abattu par des P-51 (ou peut-être plutôt par des Mustang Mk. III) au-dessus de Sisko, le 12 février 1945. (Photo J. Novak)

Ci-dessus :
un Fizir F.P. 2 d'une école sur le terrain de Banja Luka, en 1942. Ce modèle était de conception et de réalisation indigènes. (Photo J. Novak)

Ci-dessous :
visite du général Vladimir Kren au groupe de chasse Dzal, en septembre 1943.
De gauche à droite, Nikola Cvikik, Mato Dukovac, Cvitan Galic, Ljudevit Bencetic, Franjo Dzal et le général Kren.
(Collection de l'auteur)

Top: *The Fieseler Fi 167 n°4806, flown by Sgt D. Grasic of 1st Jato, was shot down by Mustangs over Sisko, on February 12, 1945.*
Above: *An indigenous Fizir F.P.2 of an elementary flying school at Banja Luka, in 1942.*
Below: *From left to right, Nikola Cvikik, Mato Dukovac, Cvitan Galic, Ljudevit Bencetic, Franjo Dzal and General Vladimir Kren (Commander of the Croatian Air Force) in September 1943.*
Dukovac, the Croatian top-scorer, defected from Latvia on September 20, 1944. Back to his mother country, he escaped an angry mob by fleeing to Italy in August 1945; he died in Canada in 1990. Dzal was hanged by Tito's partisans in September 1945. Kren was arrested by the British on his way to Argentina, sent back to Yugoslavia and shot by a firing squad in November 1947.

LES AS CROATES

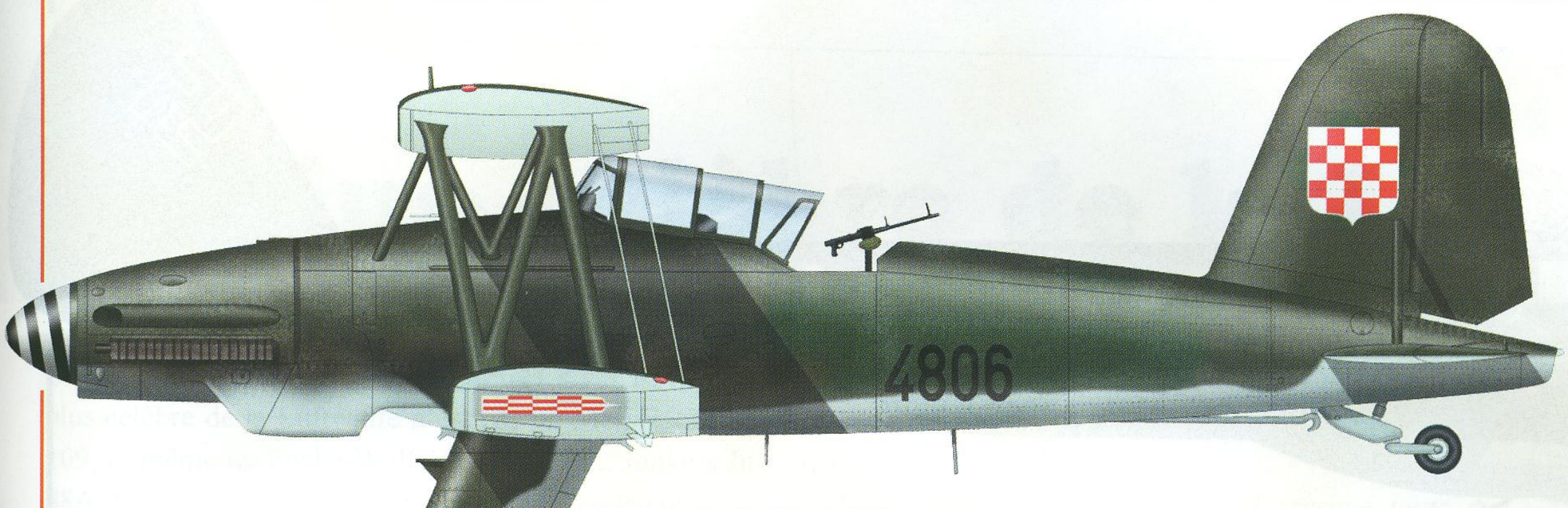
Cne Mato Dukovac	40
Cne Cvitan Galic	38
Cne Ljudevit Bencetic	16
Lt Ivan Jergovic	16
S/C Josip Jelacic	16
Col Franjo Dzal	13
S/Lt Stjepan Boskic	13
Cne Josip Hellebrant	12
Cne Zlatko Stipcic	12 (*)
Cdt Mato Culinovic	10
Cdt Vladimir Fencina	10
S/Lt Eduard Martinko	10
A/C Zdenko Avdic	10
S/C Tomislav Kauzlaric	10 (*)
S/C Veco Mikovic	10
Lt Vilim Acinger	9
Lt Albin Starc	8
S/Lt Stjepan Radic	8
S/C Jerko Bartulovic	7
Sgt Josip Kranjc	6
Sgt Dragutin Gazapi	5

(*) Plus une victoire en avril 1941 avec l'armée de l'air royale yougoslave.

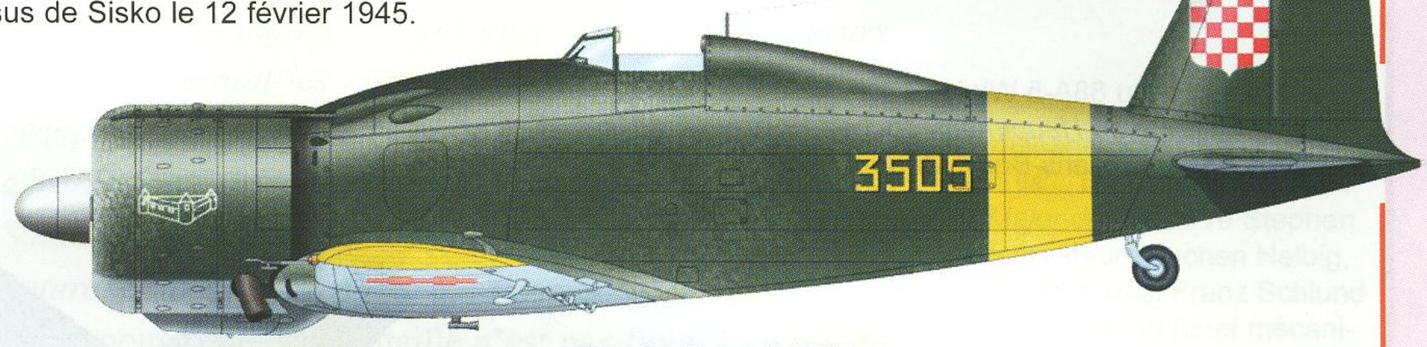
18ème *Jato* et placé sous les ordres du commandant Romeo Adum. La 16ème *Jato* (capitaine Ikonjikov Arsenje) volait sur Fiat G.50. La 17ème *Jato* (capitaine Nikola Cvikic) alignait un équipement mixte de MM-2, R-100, BH-33E et IK-2. Enfin, la 18ème *Jato* était équipée de Do 17Z-2.
En 1943, le 6ème *Skupina* fut rebaptisé 1er *Jato lovacko* (1er groupe de chasse) et la 17ème *Jato* devint la 5ème *Jato izvidicko* (escadrille de reconnaissance).
En 1944, l'aviation croate fut réorganisée et reçut de nouveaux avions, principalement des Morane 406, quelques Bf 109G et même des MC.202.
Les Morane armèrent les 22ème et 23ème *Jato* du 11ème *Skupina* et la 14ème *Jato* du 6ème *Skupina*. Quelques uns furent également affectés à la 2ème *Jato* du 1er *Skupina* et à la 21ème *Jato* du 11ème *Skupina*.
Quelques pilotes qui se battaient contre les partisans de Tito désertèrent, parmi lesquels le commandant Romeo Adum, qui s'enfuit à bord du Fi 167 n° 4808.
L'aviation alliée traversait fréquemment la Croatie pour atteindre des objectifs en Bohême-Moravie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Slovaquie et Pologne. Mais, des objectifs alliés se trouvaient également en Croatie. Certains pilotes obtinrent des victoires contre des avions alliés au-dessus de leur pays. Par exemple, le commandant Ljudevic Bencetic, vétéran de la 15.(*kroat.*)/JG 52 abattit un P-51 le 23 avril 1945 à bord de son Bf 109G-10. Les pilotes de la 11ème *Jato* revendiquèrent 16 victoires contre des bombardiers alliés entre janvier et juillet 1944.

La Croatie demeura alliée à l'Allemagne jusqu'à la cessation des hostilités. Fin avril, l'aviation avait pratiquement cessé d'exister et il y eut des désertions massives parmi le personnel. Début mai, même le général Vladimir Kren, chef de la force aérienne croate, disparut sans laisser d'adresse. Toutefois, il devait être retrouvé par les Britanniques, en juillet 1947, alors qu'il allait s'embarquer pour l'Argentine. Il fut ramené en Yougoslavie, jugé et fusillé pour crimes de guerre le 9 novembre. Il ne fut pas le seul !

L'auteur tient à remercier Josip M. Novak pour son aide précieuse.

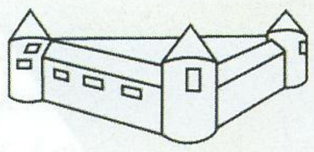


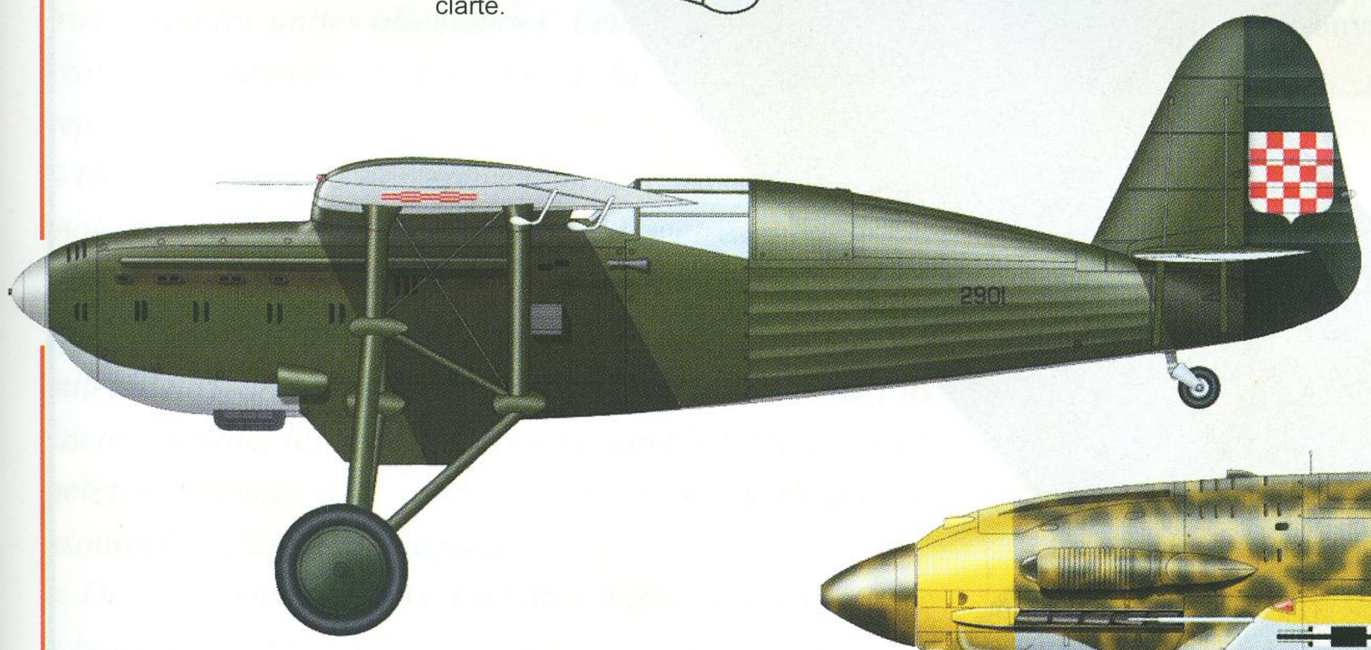
Fieseler Fi 157 n° 4806
Sergent D. Grasic, 1ère *Jato*
Abattu au-dessus de Sisko le 12 février 1945.



Fiat G.50bis n° 3505
2ème *Jato*, 1er *Zrakoplovna* - Zagreb, 1943.

L'insigne a été volontairement représenté en silhouette noire et blanche, pour des raisons de clarté.

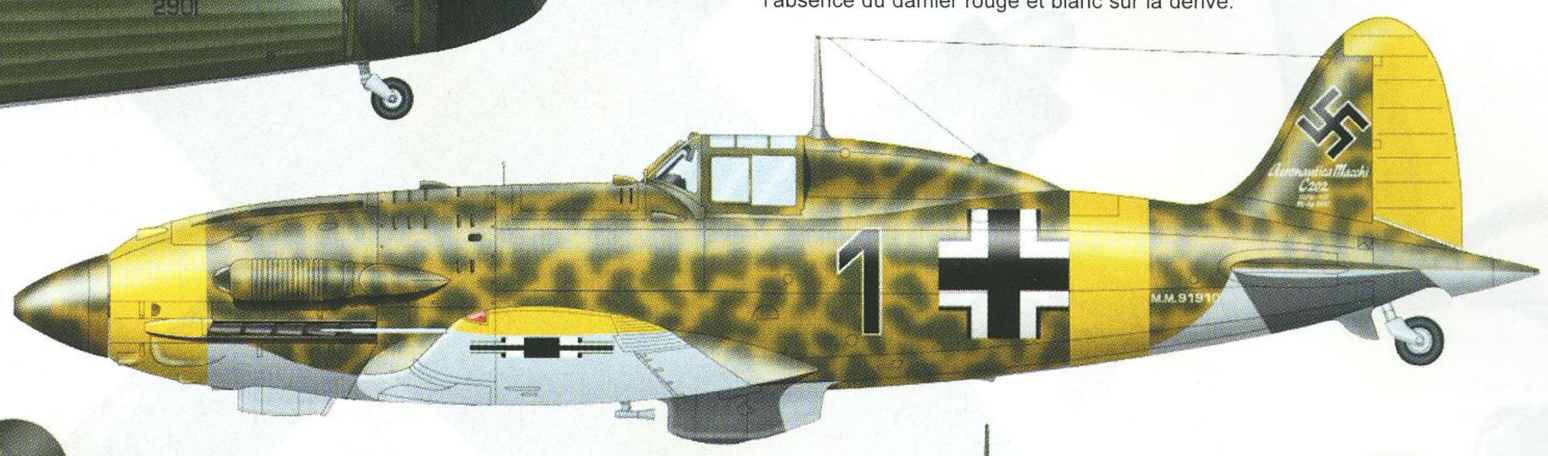


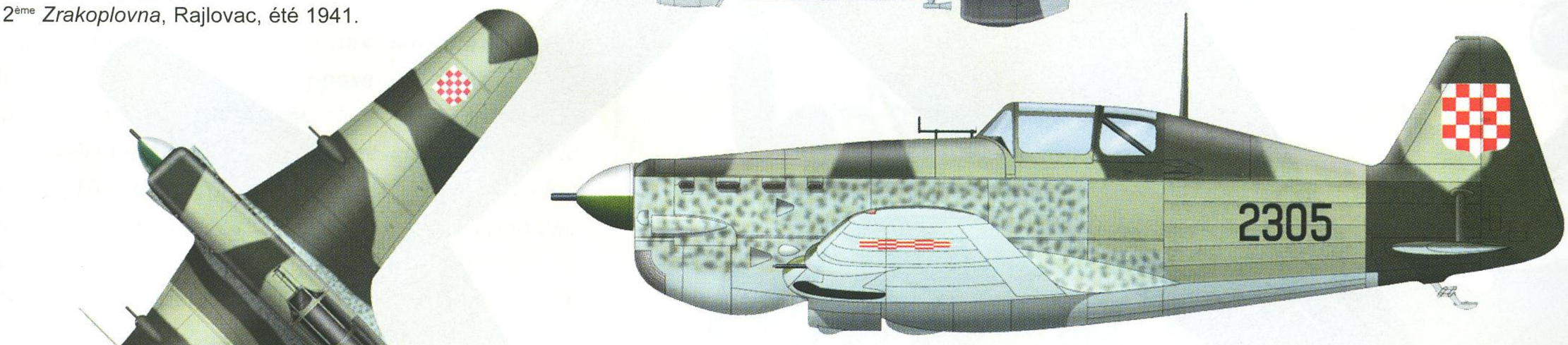


Ikarus IK-2 n° 2901
2ème *Zrakoplovna*, Rajlovac, été 1941.

Macchi MC.202
11ème *Jato*, Kurilovec, juin 1944.

Attention ! Les marques de nationalité du Macchi sont pure spéculation. Il n'y a aucune certitude quant à la présence ou l'absence du damier rouge et blanc sur la dérive.



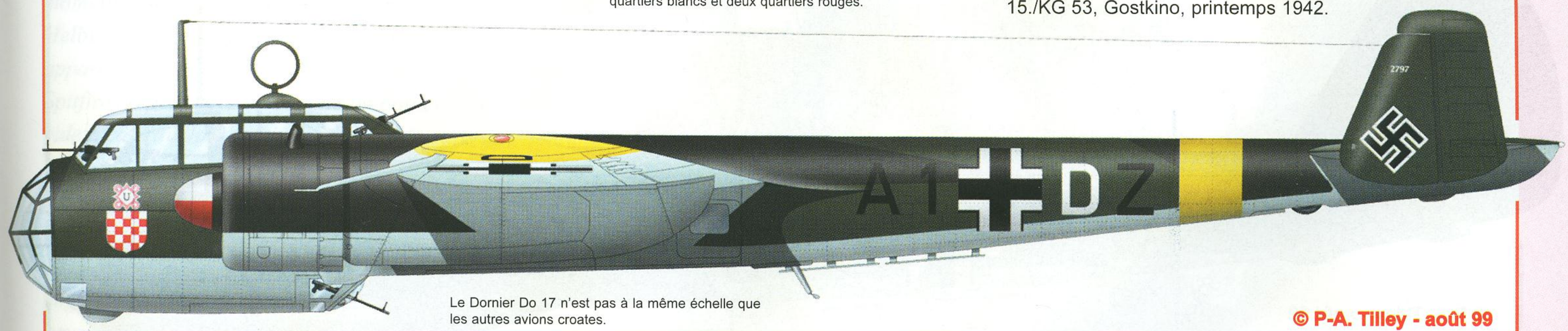


Morane-Saulnier MS.406 n° 2305
21ème *Jato*, Zagreb, début 1944.

Les avions croates arboraient une seule marque de nationalité sur l'extrados droit, mais une marque sous chaque demi-plan.

La casserole du Do 17 était partagée en deux quartiers blancs et deux quartiers rouges.

Dornier Do 17Z-2
15./KG 53, Gostkino, printemps 1942.



Le Dornier Do 17 n'est pas à la même échelle que les autres avions croates.

© P-A. Tilley - août 99

Junkers Ju 88A-5 Wk.Nr. 4347
Équipage du *Hauptmann* Jochen Helbig
4./LG 1, Orléans-Bricy, 15 août 1940.

© P-A. Tilley - août 99

Les as de l'aviation
L'avion le plus célèbre de la Luftwaffe

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'avion le plus célèbre de la Luftwaffe n'est pas un Messerschmitt 109, ni même un Focke-Wulf 190, mais un... Junkers Ju 88A. Comme souvent en pareil cas, la légende côtoie la vérité, mais l'histoire mérite d'être contée.

Elle commence le 15 août 1940 à 16h45, lorsque les Ju 88 de la LG 1 s'envolent d'Orléans à destination de l'Angleterre.

« *Le capitaine Jochen Helbig, chef de la 4ème escadrille de la 1ère escadre-école* [4./LG 1], *distingue déjà la côte anglaise quand l'enfer se déchaîne. Des Spitfire, faisant feu de toutes leurs armes, fondent du haut des airs, en traversant les unités allemandes. Leur vitesse est à peine croyable. Remontant presque à la verticale, ils se replacent aussitôt en position de tir.*

« *Helbig recherche désespérément la chasse allemande, mais elle combat elle-même 2 000 mètres plus haut. Aucun secours à attendre d'elle. Il faut maintenir le cap sur l'objectif, tenir le coup, serrer les rangs pour que les mitrailleurs arrière puissent croiser leurs feux. Une fois encore, revoici les « Spit ». Ils attaquent les appareils du peloton de queue. Il n'y a plus le choix, les Ju 88 doivent esquiver et l'unité s'éparpille.*

« *Dès lors, les Anglais font la chasse aux isolés. Le « bombardier merveille » allemand qui devait être assez rapide pour échapper aux chasseurs ennemis, vole à 200 km/h de moins qu'un Spitfire. Et aux huit mitrailleuses d'aile de l'Anglais, il n'oppose qu'une unique mitrailleuse tirant vers l'arrière.*

« *C'est pourtant cette arme dérisoire qui va sauver le capitaine Helbig et son équipage. L'adjudant-chef Schlund annonce calmement chaque nouvelle approche de l'ennemi :*

« – Spitfire à l'arrière sur la droite, 400 mètres, 300, 250...

« *Face à la mort, cet homme a des nerfs d'acier. Il attend. L'ennemi, sûr de lui, se rapproche pour se mettre en position de tir. Il faut attendre qu'il soit assez près pour manœuvrer en sens inverse et l'esquiver. C'est l'unique possibilité, la seule chance...*

« *Enfin, la mitrailleuse de Schlund crépite. Il a senti le moment, précédé l'ennemi d'une seconde décisive. Helbig n'attendait que ce signal. Il a basculé son appareil sur la droite, viré le plus sec possible. Le Spitfire ne peut suivre. Comme un boulet, il fonce dans le vide à côté du Ju 88 qui s'éloigne, non sans que Schlund l'ait touché de quelques balles. Un peu de fumée s'échappe du chasseur, qui disparaît aussitôt.*

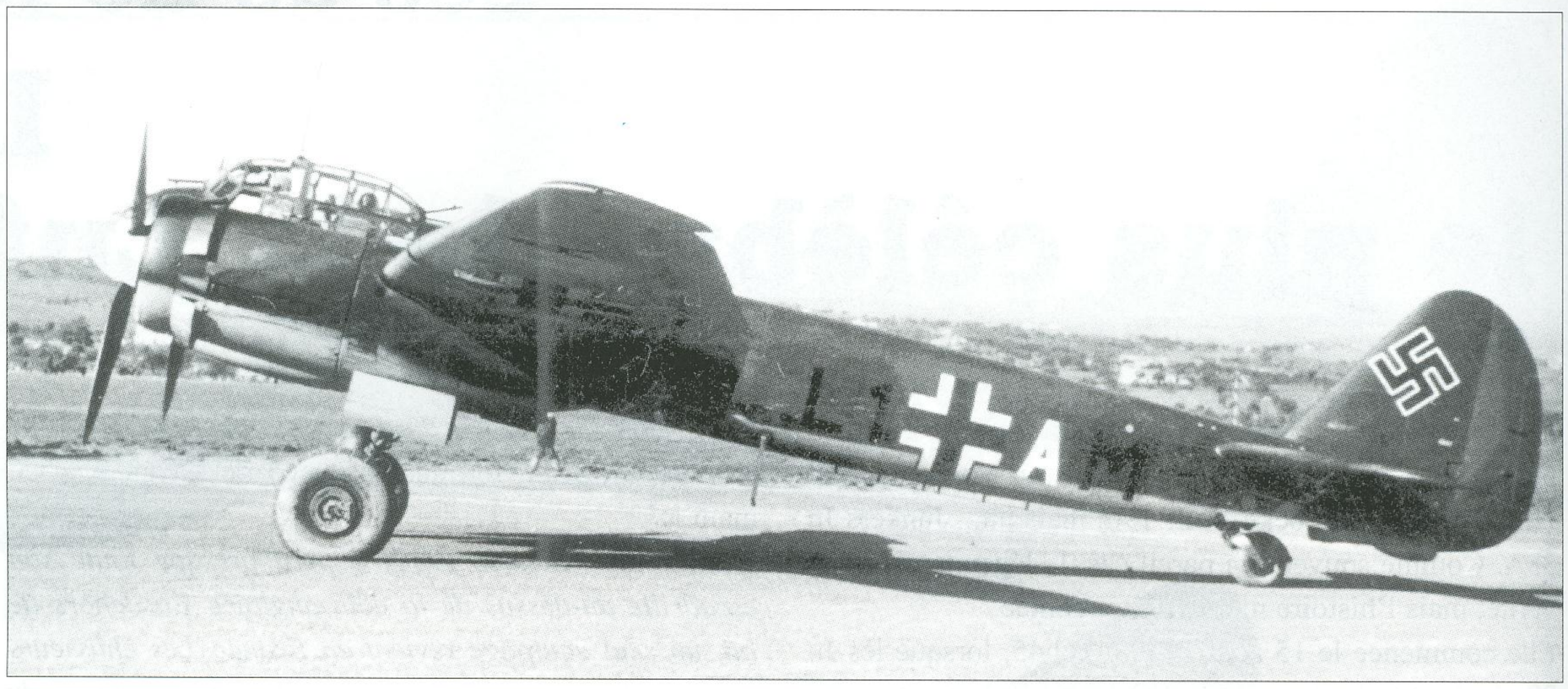
« *L'appareil de Helbig est sauf. C'est le L1+AM, un Ju 88 qui deviendra célèbre. Malgré de sévères engagements en Méditerranée, il dépassera les mille heures de vol, prouvant son endurance et sa solidité exceptionnelles. Helbig dira :* « Le Junkers 88 était une réussite, un avion formidable quand on l'avait bien en main ».

« *Mais, ce 15 août 1940, il perd presque toute son escadrille au-dessus de la côte anglaise. En dehors de lui, un seul équipage revient en France. Les chasseurs anglais abattront les cinq autres. Des quinze avions du groupe, trois seulement atteindront l'objectif : la base aéronavale de Worthy Down, au nord-est de Southampton. Le reste larguera ses bombes dans la nature, pour se dégager* (1) ».

Mais, pour Helbig, la bataille n'est pas finie. La voix de Schlund résonne à nouveau dans le casque du pilote :

(1) Extrait de *Angriffshöhe 4000*, par C.Bekker - G.Stalling Verlag, Oldenburg, 1964.

L'équipage de Jochen Helbig, en 1941. De gauche à droite : le *Major der Reserve* Stephan (observateur), Jochen Helbig, l'*Oberfeldwebel* Franz Schlund (radio) et Behm (chef mécanicien).
(Bundesarchiv-Coblence)



Le Ju 88A-5 Wk.Nr. 4347 « L1+AM », probablement en Sicile, début 1941. (ECPA)

– *Deux* Spitfeuer *à l'arrière, un à gauche, l'autre à droite, distance 300 mètres*.

Helbig sait qu'il ne pourra pas échapper aux coups des deux. Il esquive comme il peut les rafales du premier, mais le second le coince. Des balles criblent le moteur gauche, qui se met à tousser, à cracher de la fumée blanche et qui cale. Plusieurs balles pénètrent dans la cabine, blessant légèrement le radio et le bombardier. D'une voix toujours aussi sereine, Schlund annonce qu'il n'a plus de munitions. La partie, déjà bien inégale, semble désormais perdue. La côte française est trop loin; sur un moteur, sans arme, avec deux Spitfire prêts pour l'hallali, Helbig sait qu'il ne l'atteindra jamais.

Un Spitfire, sans doute à court de carburant ou de munitions, rompt le combat en piqué. Mais, il en reste encore un et celui-ci se rapproche, plein arrière. Schlund donne le compte à rebours : 250 mètres... 200... 150... Helbig cramponne le manche et rentre instinctivement la tête dans les épaules. 100 mètres... 50...

À la surprise de l'équipage allemand, le Spitfire se dégage légèrement et vient se placer à la hauteur de la cabine du Ju 88. Les deux avions volent maintenant aile dans aile. Les hommes se dévisagent à travers leur masque et leurs lunettes. L'Anglais va maintenir cet étrange vol en formation sur plus de trente kilomètres. Helbig aperçoit les côtes françaises. Sauvés ? Ou bien, l'Anglais a-t-il attendu ce moment pour leur donner le coup de grâce ? Tout à coup, celui-ci fait un signe de la main, bat des ailes et dégage brusquement en basculant son appareil, laissant l'équipage allemand pantois.

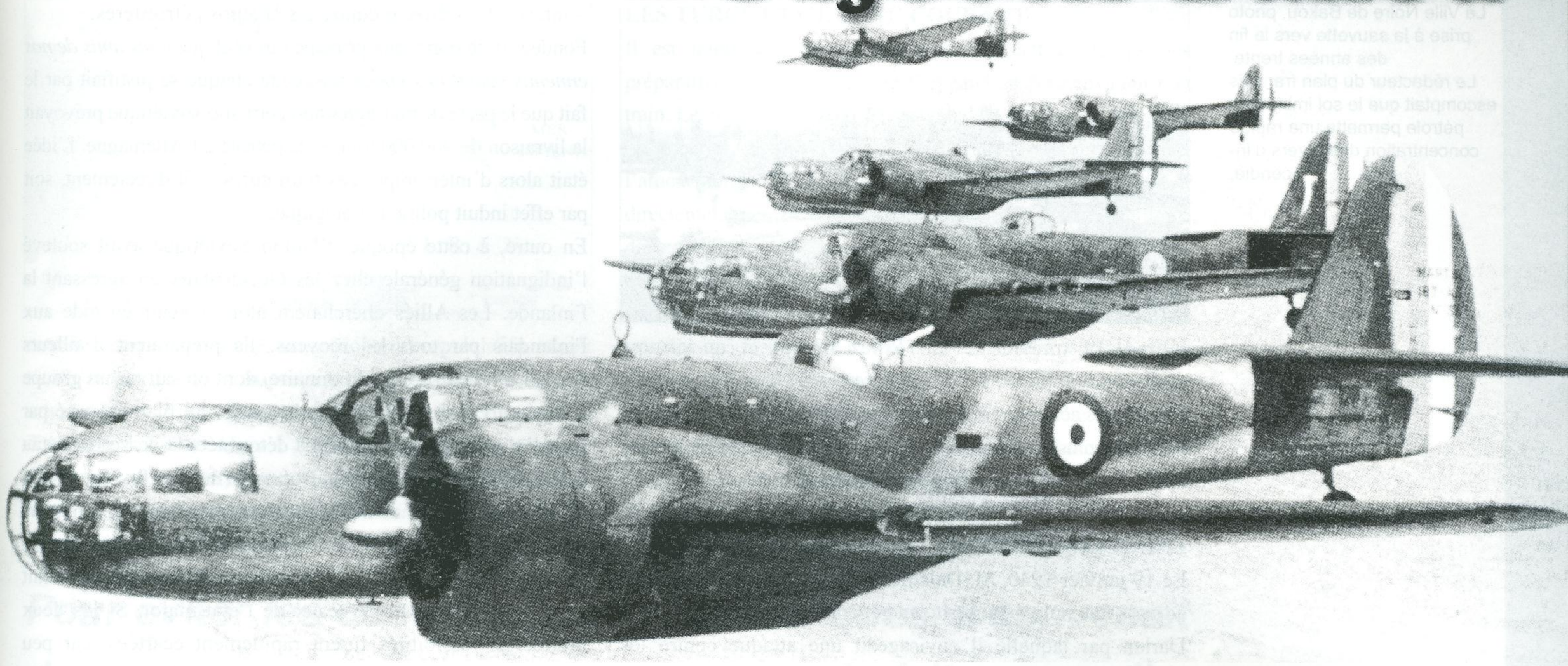
Celui-ci regagne Orléans sur un seul moteur et se pose, pour découvrir qu'il est le seul rescapé de l'escadrille. Helbig ne saura jamais si l'Anglais était tombé à court de munitions ou s'il appartenait à une espèce en voie de disparition, les chevaliers du ciel (bien que la première hypothèse semble la plus plausible).

Helbig ne se séparera jamais de son Ju 88A « L1+AM ». L'appareil ne sera détruit qu'en février 1944, écrasé par un bombardement américain sur le terrain italien de Pordenone. L'histoire ne dit pas si l'on n'en retrouva qu'un bouchon de réservoir... En tout état de cause, il avait allégremment franchi la barre des 1 000 heures de vol, ce qui est tout bonnement impensable à une période où l'espérance de vie moyenne d'un avion de la Luftwaffe n'excédait pas 25 heures !

Né en Saxe en septembre 1915, Jochen Helbig entra dans l'aviation comme observateur en 1936. Sa première affectation fut le III./KG 152 à Schwerin, qui devint II./LG 1 en 1938. Il ne devait pratiquement plus quitter cette escadre. Il devint pilote en 1940, juste à temps pour participer à la campagne de Norvège. *Staffelkapitän* de la 4./LG 1 avant le 10 mai, il fut promu capitaine peu après. Le 24 octobre 1940, au terme de sa 75ème mission de guerre, il reçut la *Ritterkreuz*.

À la fin de l'année 1940, son unité s'installa en Sicile et le palmarès du « L1+AM » augmenta de quelques navires coulés et de trois autres avions abattus (le Spitfire du 15 août 1940 avait été compté à Schlund). Après la bataille de Crète, Helbig fut promu commandant et Schlund fut le premier radio allemand à être décoré de la *Ritterkreuz* (30 août 1941). En novembre 1941, Helbig prit le commandement du I./LG 1 et le 28 septembre 1942, il ajouta les Glaives à sa Croix de Chevalier. Passé en état-major en mars 1943, il revint au front en août, comme *Kommodore* de la LG 1. Il fut nommé colonel en juillet 1944. Lorsque les hostilités cessèrent, il comptait officiellement 350 missions de guerre avec la LG 1. Après la guerre, il devint gérant d'une brasserie réputée à Berlin. Il devait se tuer dans un accident de voiture en 1985.

Objectif Bakou



S'IL EST un plan grandiose qui a germé dans l'esprit des belligérants au cours de la Seconde Guerre mondiale, c'est bien celui imaginé par les Britanniques et les Français pour attaquer les pétroles du Caucase. Semblant sorti tout droit du cerveau embrumé d'un stratège qui aurait abusé de la vodka, ce projet totalement irréaliste possédait tous les ingrédients pour devenir une véritable boîte de Pandore. Par chance, il n'aboutira jamais.

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

« *Nous avons des plans, mais pas d'avions* », s'exclama un beau jour de 1942 le général H. H. Arnold, commandant en chef de l'USAAF. En 1940, nous étions à peu près dans la même situation, car, des plans, nous n'en manquions pas. Nous avions tout prévu – ou presque, entre l'attaque de l'Allemagne depuis Salonique, l'appui de la Finlande dans sa guerre de David contre Goliath, l'attaque des péniches sur le Danube et en mer Noire, le bombardement de l'industrie pétrochimique allemande... Nos états-majors phosporaient à plein temps, histoire, sans doute, de meubler les temps creux de la « Drôle de Guerre ».

Le plus étonnant de tous fut sans aucun doute celui qui prévoyait l'attaque des champs pétrolifères du Caucase par l'aviation franco-britannique. Cependant, avant de s'y intéresser, il est nécessaire de faire un léger retour en arrière.

LA NEUTRALITÉ TURQUE

La nomination du général Weygand, peu après la déclaration de guerre, comme commandant en chef des forces françaises en Orient méditerranéen, ne fut pas le fruit du hasard. Si, officiellement, sa mission était d'empêcher les Allemands – et accessoirement les Soviétiques – de s'emparer des Dardanelles, il était en fait chargé de préparer une expédition, ressemblant à s'y méprendre à celle de Franchet d'Esperey en 1918. Le but était de créer un second front, en remontant le long du Vardar, par la Yougoslavie et la Hongrie, en tentant de rameuter au passage les armées grecques, turques, yougoslaves et roumaines. Ces pays étaient certes neutres, mais plutôt favorables aux Alliés.

Tous les plans alors à l'étude possédaient un point commun : rechercher de nouveaux théâtres d'opérations, le plus loin possible du territoire français, et tenter d'entraîner les petits états européens dans la guerre aux côtés des Alliés.

Ils possédaient un autre point commun, celui de n'affecter strictement aucun moyen pour la réalisation des projets.

Parmi les états les plus courtisés se trouvait la Turquie, dont la position stratégique pouvait se révéler décisive en cas d'extention du conflit dans la région des Balkans. Il convenait de la faire basculer au plus vite de notre côté de manière formelle. Ce fut ainsi qu'une mission militaire turque fut invitée à Londres en octobre 1939. L'enjeu était la signature d'un traité d'alliance. Toutefois, les Turcs, craignant une vive réaction de l'Allemagne, voire de l'Union Soviétique, alliée *de facto* à l'Allemagne depuis la signature entre ces deux puissances du pacte de non-agression du 23 août 1939, avancèrent, comme condition prélable, la fourniture de matériels militaires modernes dans les plus brefs délais. Les négociateurs britanniques et français furent bien contraints d'avouer leur incapacité à leur donner entière satisfaction. Les Turcs rentrèrent donc chez eux avec un peu de matériel et beaucoup de promesses. Ils ne s'engagèrent pas pour autant, mais rassurèrent les Alliés en leur promettant de respecter une « neutralité bienveillante ».

Si ce demi-échec n'incita guère les autres pays neutres à s'engager davantage, il n'en perturba pas pour autant la belle assurance de notre haut commandement qui poursuivit l'étude de ses projets comme si de rien n'était.

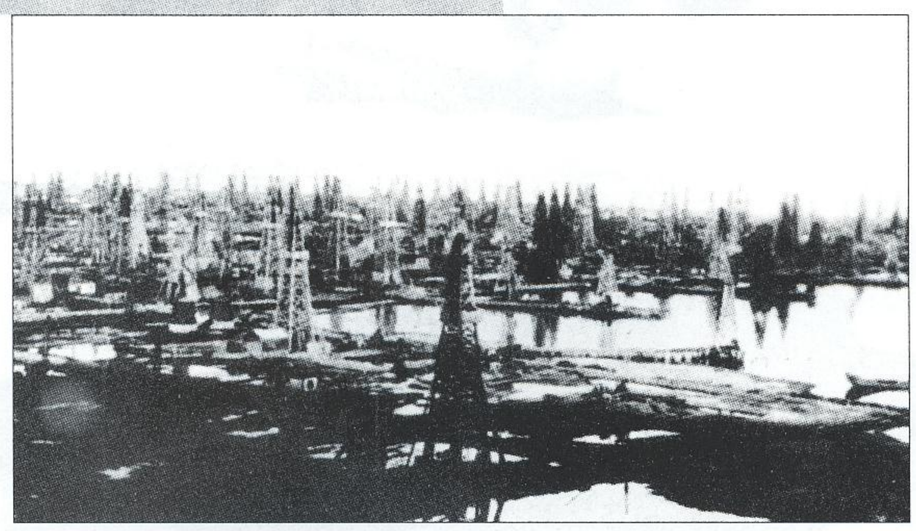
Le général Jauneaud fut affecté le 21 novembre à l'état-major de Weygand comme commandant des forces aériennes en Orient méditerranéen. Lorsqu'il prit ses fonctions, le 1er mars 1940, l'état-major général de l'armée de l'Air avait prévu de lui affecter :

– la totalité des forces relevant d'Air Levant, soit un groupe de reconnaissance (GR II/39) et six escadrilles d'observation totalisant une cinquante de Potez 25TOE et un groupe (GB I/39) sur Bloch 200;

– les forces aériennes du corps expéditionnaire envisagé pour l'opération à partir de Salonique, soit un groupe de chasse (GC I/7), un groupe de bombardement (GB I/39 transformé sur Martin 167F), un groupe de reconnaissance

En juin 1940, du grandiose plan RIP, il ne restait plus guère que les Martin 167F du GB I/39, dont la présence au Levant ne s'explique que par le projet de bombarder les champs pétrolifères du Caucase.
(Collection CAC)

Bakou



La Ville Noire de Bakou, photo prise à la sauvette vers la fin des années trente. Le rédacteur du plan français escomptait que le sol imbibé de pétrole permette une rapide concentration des foyers d'incendie.

(GR II/39 transformé sur Potez 63.11) et un groupe d'observation (GAO I/583 sur Potez 63.11);

– les forces aériennes dites réservées (c'est-à-dire stratégiques), prévues à plus ou moins long terme et composées d'un groupe de chasse et de quatre groupes de bombardement.

UNE ATTAQUE CONTRE LES PÉTROLES RUSSES

Le 19 janvier 1940, M. Daladier, alors président du Conseil, adressa une note manuscrite au général Gamelin et à l'amiral Darlan par laquelle il envisageait une attaque contre les pétroles russes selon trois possibilités :

– aide aux groupes indépendantistes musulmans dans le Caucase;

– interruption des livraisons de pétrole soviétique à l'Allemagne par la mer Noire;

– intervention directe contre les champs pétrolifères.

Fondée sur le bon vieux principe qui veut que « *les amis de nos ennemis soient nos ennemis* », cette attaque se justifiait par le fait que le pacte de non-agression germano-soviétique prévoyait la livraison de 900 000 tonnes de pétrole à l'Allemagne. L'idée était alors d'interrompre ces fournitures, soit directement, soit par effet induit politico-stratégique.

En outre, à cette époque, l'Union Soviétique avait soulevé l'indignation générale chez les Occidentaux en agressant la Finlande. Les Alliés cherchaient alors à venir en aide aux Finlandais par tous les moyens. Ils préparaient d'ailleurs l'envoi d'un corps expéditionnaire, dont on sait qu'un groupe équipé en Potez 633 devait faire partie. Le plan proposé par Daladier était une manière plus détournée de desserrer l'étau autour de la Finlande. Cependant, un armistice fut signé entre l'URSS et la Finlande avant l'arrivée des premiers aviateurs français dans le grand Nord.

Pendant ce temps, l'idée du président du Conseil avait fait son chemin dans les cerveaux de l'état-major. Si les deux premières possibilités furent rapidement écartées, car peu rentables, l'intervention directe contre les champs de pétrole du Caucase intéressa vivement l'armée de l'Air. Il y avait si longtemps que les partisans de Douhet cherchaient à prouver qu'ils avaient raison qu'ils ne pouvaient pas ne pas sauter à pieds joints sur une si belle occasion.

L'état-major envisageait le plus sérieusement du monde de bombarder un pays avec lequel nous n'étions pas en guerre.

Y A QU'À !

Le 25 janvier, le 3ème bureau de l'état-major général, sous les ordres du lieutenant-colonel Cornillon, hérite du bébé. Il s'attelle à la tâche avec entrain, car moins de deux semaines plus tard, le 9 février 1940, il publie sa première note intitulée : « *Attaque de Batoum, éventuellement de Bakou et du traffic pétrolier en mer Noire* ». Sans trop s'appesantir sur les moyens nécessaires, cette note s'intéresse essentiellement à deux points : les bases de départ et le matériel à utiliser.

De manière à racourcir la distance à parcourir, le rédacteur estime indispensable d'aménager le terrain de Hassetché, en Haute-Djezireh (dans la région que l'on baptise de manière imagée « le bec de canard »), bien qu'il soit situé à 650 km de Batoum et à 900 de Bakou. Le rédacteur envisage deux autres possibilités : utiliser les terrains de Trébizonde (aujourd'hui Trabzon) et de Erzurum, en Turquie ou celui de Mossoul, en Irak (sous contrôle britannique).

Côté matériel, le rédacteur détaille les possibilités du Martin 167F qui doit équiper les GB I/39, I/62, II/62, I/63 et II/63, unitées désignées pour faire partie des forces aériennes réservées de l'Orient méditerranéen. Or, le « Glenn » ne peut guère franchir plus de 1 400 km en pleine charge. En outre, il ne peut être armé de bombes d'un poids supérieur à 50 kg, un calibre qui « *peut s'avérer insuffisant pour les attaques envisagées (réservoirs, centrales électriques, bateaux pétroliers)* », selon les propres euphémismes de l'auteur de la note.

Cette réflexion l'amène tout naturellement à proposer l'emploi du LeO 451, avec une restriction, toutefois; cet appareil n'emploie pas la même catégorie d'essence que le Martin 167.

Au vu de cette note, le général Vuillemin décide de préparer deux groupes de LeO 451 et deux groupes de Glenn. Le 28 février, les 12ème et 62ème escadres sont affectées aux forces aériennes réservées de l'Orient méditerranéen.

Cette note et la décision qui en résulte semblent, avec le recul, bien prématurées. À cette date, si la 12ème escadre avait bien terminé son instruction sur LeO 451, les I/62 et II/62 attendaient encore leurs Martin 167F.

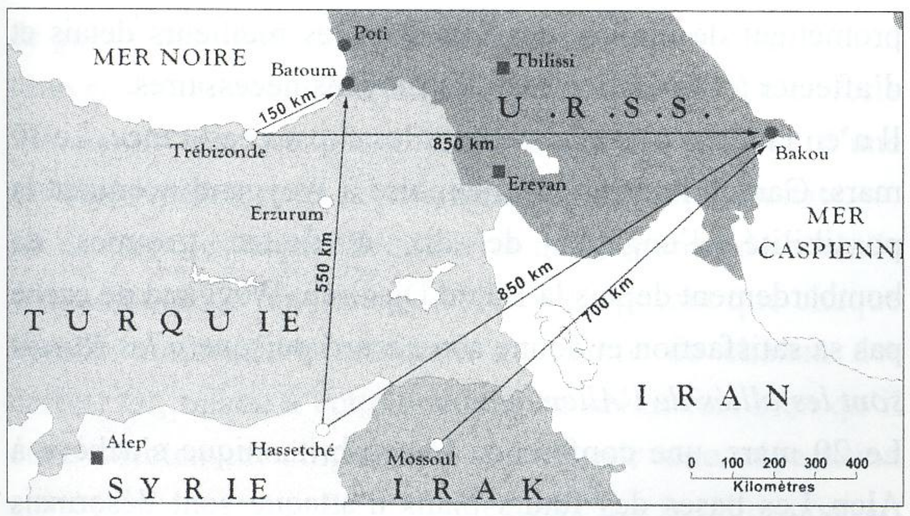
DES CONSÉQUENCES IMPRÉVISIBLES

Le 3ème bureau a calculé « au pif » les moyens à engager sans s'appuyer sur aucune arithmétique raisonnée.

Plus surprenant encore, personne ne s'est soucié de prendre formellement contact avec la Turquie pour demander sinon l'utilisation de ses terrains, tout au moins l'autorisation de survoler son territoire. Or, cette requête délicate n'avait probablement aucune chance d'aboutir. Autoriser des avions étrangers à pénétrer dans leur espace aérien dans le but de bombarder un pays tiers s'écartait selon toute vraisemblance de la définition que donnaient les Turcs au terme de « neutralité bienveillante ».

Le 3ème bureau ne s'est pas vraiment inquiété des conséquences directes et indirectes de cette opération. Sans doute, ce service avait-il estimé que ces considérations n'étaient pas de son ressort, mais en haut lieu cela n'a paru déranger personne. Et pourtant...

Il est pour le moins paradoxal de constater que, pendant que nos bombardiers s'ingéniaient à lancer de bien inoffensifs tracts au-dessus d'un pays avec lequel nous étions en guerre, l'état-major envisageait le plus sérieusement du monde de lancer des bombes sur un pays qui ne nous avait rien fait. Cet



acte de guerre caractérisé, sans déclaration préalable, aurait eu à n'en pas douter, d'importantes répercussions sur le plan international. Sans parler d'un possible changement d'attitude des États-Unis à l'égard de la France, le risque d'enflammer toute la région n'était pas négligeable. Enfin, il faut aussi se demander quelle réaction auraient eu les communistes français face à cette agression.

LES TURCS ÉTAIENT AU COURANT

Il est intéressant de signaler que, pendant ce temps, les préparatifs à l'intervention de Weygand se poursuivaient bon train. Le gouvernement français avait débloqué la somme de 10 millions de francs en faveur de la Roumanie pour l'aménagement d'un terrain d'aviation et y avait fait expédier directement des États-Unis deux Caterpillar. Quinze millions devaient être également débloqués en faveur de la Grèce pour l'aménagement de Salonique et pour la location de réservoirs de carburant à Salonique et au Pirée. Le 26 avril, 12 millions furent versés au gouvernement turque pour l'aménagement de bases à Antalya et Adana, ainsi que pour la location de citernes à Izmir et Istamboul. Il semble que celles-ci aient été au moins partiellement remplies par les pétroliers *Marie-Thérèse Leborgne*, *Jacques Schiaffino* et *Sainte Marguerite*, qui avaient embarqué un total de 800 tonnes d'essence d'aviation de type B et 1 500 tonnes de type C.

Pour éviter les complications diplomatiques, il convenait de mettre le gouvernement turc devant le fait accompli.

Il est évident que les Turcs étaient informés de ce qui se tramait. Mais, que savaient-ils exactement, que leur avait-on demandé *officieusement*, qu'avaient-ils accepté et jusqu'où étaient-ils prêts à s'engager ? Les documents disponibles actuellement ne permettent pas de le savoir avec exactitude.

La correspondance de M. Massigli, ambassadeur de France à Ankara, permet toutefois de se faire une idée plus précise de la situation.

Le 14 mars 1940, il écrit au ministère de la Guerre à Paris pour lui faire part de sa visite au ministre des Affaires Étrangères turc. Celui-ci lui dit avoir été informé que les Russes étaient préoccupés par les risques de bombardement de la zone de Bakou.

« *Qu'en pensez-vous ? m'a dit M. Saracoglu. J'ai répondu que, sans doute, les avions de bombardement modernes disposaient d'un rayon d'action suffisant pour pouvoir atteindre Bakou en partant de la Djezireh ou du nord de l'Irak; mais, il faudrait survoler les territoires turcs et iraniens. " Vous craignez donc la protestation de l'Iran ?" a répliqué le ministre. Il ne pouvait me laisser entendre plus clairement que ce n'était pas du côté turc que viendraient les difficutés* ».

La question de l'accord turc sera réglé une fois pour toutes, selon la suggestion du même M. Massigli, contenue dans un télégramme au Quai d'Orsay, en date du 28 mars 1940.

« *...j'en tire la conclusion que prévenir le gouvernement turc, lui demander l'autorisation, au moins morale, de survoler son territoire, serait le mettre inutilement dans l'embarras; il faudra le placer, sinon devant le fait accompli, au moins devant un fait en voie d'accomplissement, attendre pour l'informer de ce qui se passe (j'entends : l'informer officiellement, car les rapports confiants que nous entretenons avec lui comme avec le haut-commandement interdiraient de leur laisser tout ignorer), que l'opération soit déjà en cours en s'excusant par avance, si, durant leur vol, des avions sont obligés d'emprunter le ciel turc* ».

PASSION aquette

Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
Aérographe 1000S simple action... 210,00 F
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
MONDIAL HOBBY
Bombe à air..... 66,50 F
Pour les compresseurs, les frais de port sont facturés à prix coûtant.

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR
Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

AEROMASTER Décals 1/48
(Livret + 4 planches avec 4 séries de stencils)
P-47 du 405th FG (2 parties) le vol. 209,oo F
CLASSIC AIRFRAMES 1/48
Morane-Saulnier MS.406 179,00 F
Bloch MB.152 179,00 F
Bloch MB.155 185,oo F
EDUARD 1/48
PSP en injecté 236x165mm 1/48 38,oo F
PSP en injecté 224x160mm 1/72 38,oo F
HASEGAWA 1/48
Ki.84-I Hayate Frank 142,5o F
A6M2-N Rufe 171,oo F
Messerschmitt Bf 109K-4 161,5o F
Typhoon IB (goutte d'eau) 161,5o F
Hurricane I (Bat. Angleterre) 161,5o F
Séries limitées :
Bf 109G-4 Hartmann 142,5o F
Ju 87D-4 Stuka + torpille 188,oo F
Spitfire Mk.Vb (décos russes) 142,5o F
Ki.44-II Tojo (canons 40mm) 142,5o F
B6N2 Jill (radars latéraux) 188,oo F
TAMIYA
Mosquito Mk.IV (bombardier) 179,oo F
Beaufighter TF. X (torpilleur) 183,5o F

Point de vente Verlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 1 000 F + 35 F,
+ 1 000 F franco

MAQUETTE PASSION
11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES
Tél. : 01.69.48.13.08
Fax : 01.69.48.02.31
Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

ENTRÉE EN LICE DES ANGLAIS

Fort de l'appui du général Vuillemin, le 3ème bureau se lance alors dans une série de calculs pour déterminer les moyens à engager de manière à détruire 122 des 167 raffineries du Caucase. C'est là que l'on se rend compte que les stratèges n'ont encore aucune expérience du terrain. Les chiffres annoncés relèvent sinon de la plus haute fantaisie, tout au moins d'un optimisme que la technique de l'époque ne permet pas d'épouser.

Toutefois, le signataire commence à se rendre compte que l'effort exigé dépasse les seules capacités de l'armée de l'Air. Il suggère habilement de lancer contre Bakou deux groupes de LeO 451, mais aussi sept de bombardiers anglais. Les bases de départ « *sont à aménager en Irak et en Turquie* ». La défausse n'est pas malhabile non plus.

Le général Vuillemin, réceptif à la suggestion, charge le colonel Rozoy de rencontrer ses collègues anglais pour leur faire part de l'invitation à se joindre aux Français. Il déclenche un enthousiasme immodéré chez ces chauds partisans des doctrines de Trenchard et de Douhet. Ils promettent de rédiger un plan dans les meilleurs délais et d'affecter à l'opération tous les moyens nécessaires.

Il n'en faut pas plus pour activer les choses en France. Le 10 mars, Gamelin adresse un mémoire à Weygand évoquant la possibilité d'engager de dix à douze groupes de bombardement depuis la Haute Djezireh. Weygand ne cache pas sa satisfaction et donne son accord puisque « *les Russes sont les alliés de l'Allemagne* ».

Le 20 mars, une conférence franco-britannique s'achève à Alep. Les bases des futurs plans d'attaque sont désormais jetées et tout semble baigner dans l'huile. Tandis que le terrain de Hassetché est en pleine rénovation, dix-neuf autres sont en cours d'aménagement dans le « bec de canard » pour permettre le desserrement des avions. Le Martin 167F est désormais disponible autrement qu'en photo et les équipages des I/62 et II/62 commencent leur transformation. Bien sûr, il manque encore quelques accessoires, comme les lance-bombes et les réservoirs supplémentaires, mais l'optimisme est de rigueur. Le général Vuillemin a promis l'envoi des Farman gros porteurs de l'ex-15ème escadre.

Les risques de représailles de la part des Soviétiques avaient été écartés par Paris et Londres.

Pourtant, dans cette ambiance de bonne humeur, quelques voix s'élèvent timidement dans l'entourage de Jauneaud pour évoquer les risques de représailles russes sur la Syrie. Transmises au 3ème bureau, ces objections sont rejetées autant par Paris que par Londres.

LE PLAN RIP

Tandis que dans les premiers jours d'avril on attend à Rayack les premiers M.167F destinés à la transformation du GB I/39, le 3ème bureau accouche du plan « RIP – Russie Industrie Pétrolière ». Presque simultanément, le 2 avril, paraît le plan « MA.6 » britannique. Les hypothèses de départ de ces deux plans étant communes, il n'est donc pas étonnant qu'ils se ressemblent et qu'ils en arrivent à des conclusions pratiquement identiques.

Après avoir étudié six possibilités, le plan « RIP » montre que seule l'attaque des raffineries peut s'avérer payante. Leur destruction pourra paralyser la production pendant près de six mois.

« *Les hypothèses suivantes ont été faites :*

A - La destruction d'une raffinerie est obtenue en mettant au but une bombe de 50 kgs par carré de 50 m. de côté.

B - L'attaque sera exécutée :

1°) soit de nuit à l'atitude de 3 000 mètres et à la vitesse de 250 kms à l'heure;

2°) soit de jour à l'altitude de 6 000 mètres et à la vitesse de 230 kms à l'heure;

3°) soit de jour, à très basse altitude (la plus basse compatible avec le fonctionnement des fusées ordinaires) à la vitesse de 300 kms à l'heure.

L'annexe II donne le détail des calculs (et la comparaison avec les calculs anglais correspondants).

Les résultats sont les suivants :

	Nombre de sorties de groupes nécessaires		
	à 3 000 m 230 km/h	à 6 000m 250 km/h	Très basse altitude
Bakou Ville Noire	22	33	17
Bakou Ville Blanche	23	39	14
Batoum	4	10	3
Grosny	30	50	21
TOTAL	79	132	55

« *À supposer que l'on dispose des moyens suivants :*

– 5 groupes de Glenn Martin à réservoir supplémentaire de 300 litres (distance franchissable : 2 200 kms avec 400 kgs de bombes);

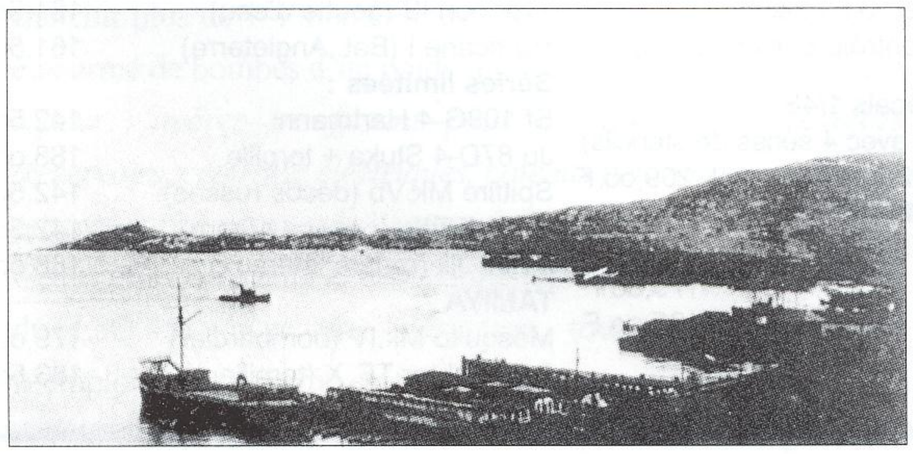
– 4 groupes de Blenheim Mark IV (mêmes possibilités),

les délais nécessaires pour détruire la totalité des raffineries de Bakou-Batoum-Grosny seraient les suivants :

Attaque à 3 000 m - 250 km/h : 27 jours (9 sorties des 9 groupes, 1 groupe faisant 1 sortie tous les 3 jours);

Attaque à 6 000 m - 250 km/h : 45 jours (15 sorties des 9 groupes, 1 groupe faisant 1 sortie tous les 3 jours);

Attaque à très basse altitude - 300 km/h : 8 à 10 jours (5 sorties des 9 groupes, 1 groupe faisant 1 sortie tous les 2 jours) ».



Le terminal pétrolier de Bakou constituait également une cible non négligeable, car tous les moyens étaient bons pour empêcher l'URSS de ravitailler l'Allemagne en pétrole.

VŒUX PIEUX

Telles sont, en gros, les estimations du plan RIP. Celles du plan MA.6 sont assez proches.

Certes, avec le recul du temps et à l'expérience de six années

de guerre aérienne, il est facile de démonter ce plan et d'en trouver les innombrables failles et points faibles. Il n'en reste pas moins que les plannificateurs ont fait preuve d'une certaine légèreté dans la détermination de leurs résultats.
En divisant les objectifs en carrés de 50 mètres de côté, ils ont raisonné de manière globale en supposant que chaque bombe tomberait exactement au centre de chacun des carrés. Or, même à cette époque, on savait fort bien qu'il était strictement impossible de réussir une répartition aussi parfaite et que la chute aléatoire des bombes pouvait fort bien concentrer les coups au but sur quelques carrés seulement en laissant tous les autres intacts.
Pour un bombardement *de nuit*, à 3 000 mètres d'altitude et à une vitesse de 250 km/h, les Français avaient calculé un écart probable de 145 mètres en portée et de 150 mètres en distance, ce qui constituait une sous-estimation manifeste à une époque où les bombardiers disposaient d'instruments de visée que l'on peut qualifier de rudimentaires.
Selon les prévisions du plan RIP, le taux de réussite devait s'élever à 76% pour la Ville Noire, ce qui nécessitait le lancement de 1 700 bombes pour en placer 1 296 au but.
Un an plus tard, en août 1941, le rapport Butt manquait de peu d'entraîner la dissolution du RAF *Bomber Command*. À la suite d'une enquête minutieuse, M. Butt, membre du cabinet de Churchill, avait déterminé qu'un équipage sur quatre ayant prétendu avoir bombardé avait réellement atteint l'objectif et qu'un seul sur dix avait lancé ses bombes à moins de huit kilomètres du périmètre délimité !
Quant aux effets à escompter d'une bombe de 50 kg, il suffit de se référer aux nombreuses missions sur Ploesti ou Leuna pour se rendre compte que les plannificateurs se berçaient de douces illusions.

DES RUSSES PASSIFS ?

La conclusion est à la mesure du plan :
« *Une telle action, menée avec des moyens de l'ordre de 9 groupes* [...], *agissant à la cadence de 1 sortie par groupe tous les 2 ou 3 jours, devrait permettre d'obtenir dans un délai compris entre 10 et 45 jours, la destruction de l'ensemble des raffineries de Bakou, Grosny et Batoum* ».
Rien de moins !
Si le plan RIP énumère – succintement et au conditionnel – les moyens défensifs soviétiques, chiffrés à « *155 avions de chasse des types I-15 (390 km/h), I-16 (400-440 km/h) et Seversky* [...], *3 régiments d'artillerie (108 pièces), 1 régiment de projecteurs et 1 régiment de mitrailleuses* », il n'est fait mention à aucun moment de la menace que ces moyens peuvent faire peser sur l'accomplissement de la mission. Comment le 3ème bureau pouvait-il imaginer que les Soviétiques resteraient pendant 45 jours les bras croisés en attendant que les bombardiers anglais et français aient achevé leur sinistre besogne ?
Le 11 avril, le général Vuillemin adresse une instruction personnelle et secrète au général Weygand. Il fixe la date de déclenchement de l'opération au 15 mai, sur préavis de 15 jours. La première phase (15 jours) « *sera menée sous la forme d'une attaque brutale simultanée de toutes les forces aériennes françaises et britanniques* » et consistera à désorganiser d'emblée la production.

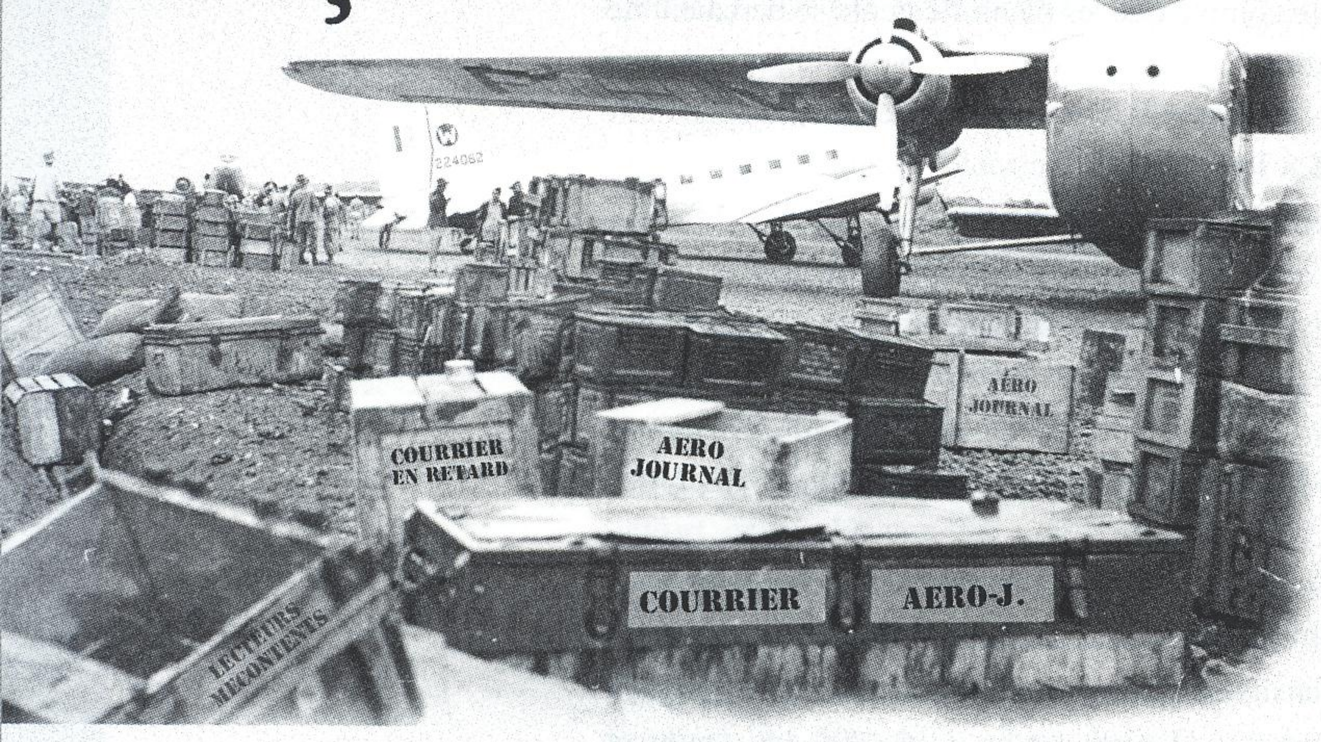
Supposait-on que les Soviétiques resteraient pendant 45 jours les bras croisés sans réagir ?

Le 17 avril, Weygand écrit à Gamelin et à Vuillemin. Il les informe qu'il est peu probable que l'opération puisse être déclenchée avant la fin du mois de juin ou le début du mois de juillet :
« *Au total* [...] *: 45 à 50 jours au minimum sont nécessaires, sous la réserve que le matériel de voie ferrée et les approvisionnements britanniques et français arrivent sans retard. En dehors de ces délais, il faut tenir compte de ceux qui sont indispensables à la mise en état et à l'arrivée des unités de bombardement.*
« *En ce qui concerne les unités françaises, aucune n'est pour le moment à pied d'œuvre. Il est probable que le groupe Farman de bombardement de nuit, en service depuis longtemps, pourra y arriver rapidement. Mais, d'autre part, le groupe de bombardement faisant partie de l'aviation du Levant* [GB I/39 - NDA] *commence seulement à recevoir les appareils Glenn-Martin; et d'après les instructions même du haut commandement de l'Air, deux mois et demi à trois mois sont indispensables pour former les pilotes et les mettre en état de prendre part à une opération de guerre dans laquelle le rendement maximum doit être tiré du matériel.* [...]
« *Le* Vice-Air-Marshall, *commandant l'aviation britannique dans le* Middle-East, *interrogé sur les délais qu'il estimait nécessaires, a été fort embarrassé pour répondre, n'ayant lui-même pas encore reçu ses avions* ».

REQUIEM IN PACE

Les cinq premiers M.167F du GB I/39, convoyés par des équipages d'Air France, se posent à Rayack le 16 avril. Sept autres suivent jusqu'au 30 avril, mais les lance-bombes ne parviendront pas au Liban avant le 14 juin... Trois appareils sont équipés pour la grande reconnaissance avec un réservoir de 329 litres à la place du lance-bombes avant, trois sont équipés pour le bombardement en semi-piqué et les six autres avec des lance-bombes V8/50 (huit bombes de 50 kg).
Un télégramme daté du 12 mai annonce l'arrivée imminente de 12 Farman 222. Le général Weygand les attendra longtemps... En fait, pas si longtemps que cela, puisqu'appelé à d'autres fonctions, il quitte le Levant en toute hâte. La tournure catastrophique des événements en France métropolitaine tue le plan RIP dans l'œuf. Le Caucase ne sera jamais bombardé par les Anglais et les Français et, à bien y réfléchir, c'est sans doute mieux ainsi.
Du projet grandiose du 3ème bureau, il ne restera au Levant qu'une douzaine de Martin 167F, des tonnes d'armes, de munitions et de carburant, dont une partie trouvera, un an plus tard, un emploi bien différent de celui imaginé en 1940...
RIP était mort et enterré : *Requiem In Pace* !

REÇU 5 SUR 5



Sable mouvant

À la suite de la publication de l'article sur le camouflage français de 1939/1942 dans Aéro-Journal n° 7 et la mention d'une teinte sable chez l'un de nos confrères, nous avons reçu plusieurs lettres et émaux (un e-mail, des émaux ?) nous demandant notre avis.
L'article de notre confrère montre une méconnaissance totale de la technique photographique. Il est impossible d'interpréter une photo en noir et blanc sans connaître au préalable la qualité de l'émulsion (orthochromatique, panchromatique...), ni la présence d'un filtre correcteur (jaune, vert...). Or, ces paramètres modifient de manière très sensible le contraste des teintes et l'interprétation que l'on peut en tirer.
Rien ne prouve que la teinte sable n'a jamais existé, mais rien ne prouve qu'elle a existé non plus. En tout cas, rien ne permet d'affirmer qu'elle apparaît aux endroits indiqués sur les photos. Cette couleur peut tout aussi bien être rose bonbon ou bleu layette.
C-J.E.

Les petits chasseurs « französe »

Dans Aéro-Journal n° 6, vous présentez à la page 21 un entretien entre M. Jean-Yves Lorant et moi-même sur les qualités de l'avion Dewoitine D.520 que j'ai piloté dans l'escadre de chasse JG 101 en 1944. Cette présentation contient malheureusement quelques erreurs que j'aimerais corriger par souci de vérité historique :
*1) Photo, page 22, en haut à gauche : le pilote accidenté était l'*Obergefreiter *Gerd Wessely et non Gottlob. J'avais écrit à M. J-Y. Lorant : «* Gottlob kam er mit dem Leben davon ! *», dans laquelle «* Gottlob *» est une expression qui signifie : « Dieu soit loué ! ». Il y a eu une petite erreur de compréhension entre nous.*
2) Vos profils en couleur, page 23 : la couleur des parties inférieures, du fuselage et de l'empennage du D.520 de la JG 101 est toujours interprétée de façon inexacte. Ces parties étaient jaunes, comme sur la plupart des avions capturés et remis en service par la Luftwaffe. Les parties supérieures étaient peintes en deux tons de gris et non comme sur les avions de l'armée de l'Air.
J'ajouterais que les D.520 que nous utilisions pour l'entraînement étaient tous très sales. L'entretien, jusque là de rigueur, n'était plus possible en 1944 et avait même été interdit en raison de la pénurie d'essence. Or, votre dessinateur les a représentés flambant neufs, comme sortant d'usine.
E. Schröder (Bonn, Allemagne)

Nous remercions H-M. Raby (Eschweiler, Allemagne) de nous avoir fait suivre cet intéressant courrier. Apparemment, les souvenirs de M. Schröder sont encore très précis. Nous voulons bien admettre que les appareils de la JG 101 étaient peints de la manière décrite. Toutefois, ce n'est visiblement pas le cas de tous. Les photos publiées dans le n° 6 montrent que le camouflage de type français a aussi été conservé sur certains autres appareils. Quant au dessous jaune, là aussi, nous pensons (mais voir notre remarque sur l'interprétation des photos en noir et blanc) que cette pratique n'a pas été étendue à tous les appareils. Nous avons donné nos raisons en page 16 du numéro concerné.
En ce qui concerne les salissures, c'est un parti pris par notre dessinateur de ne pas ou peu les représenter, car il craint qu'en cédant à l'hyper-réalisme, les détails disparaissent sous les couches de fumée d'échappement.

My tailor is Danish

Je voudrais apporter une correction au profil du Piper paru en page 54 du n° 5. Il ne s'agit pas d'un L-4, mais d'un Taylor J-2 Cub, « Piper » c/n 1319, immatriculé NC17885, puis vendu au Danemark, ré-immatriculé OY-DUP et saisi par les troupes allemandes en décembre 1943.

R. Haufschild (Berlin, Allemagne)

Nouvelles du front

Recherche infos (détails du dessin) sur le *nose art* du B-17G « Princess Pat », 42-97503, XV-P du 533rd BS, 381st BG, qui figure en page 122 du livre de R.A. Freeman, *The Mighty Eight in Color*.
C.Robert - 36 ave G.Clemenceau - 25000 Besançon

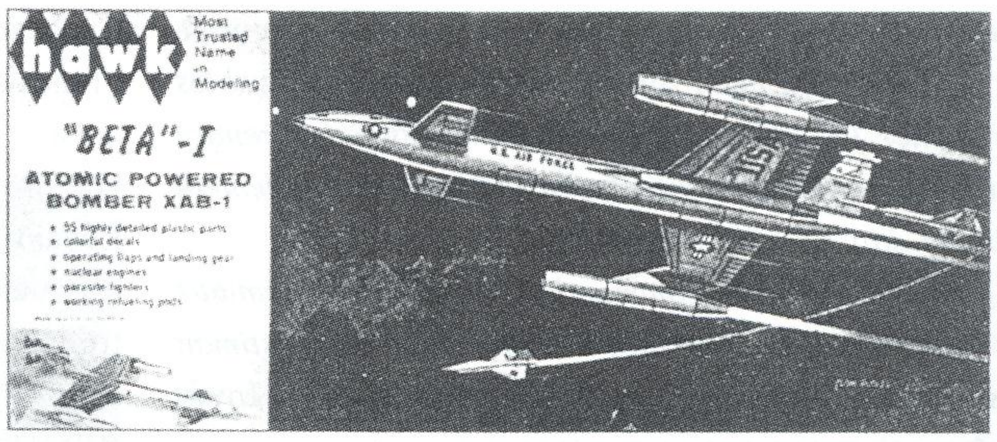
Recherche infos sur les marques de l'Ar 196A embarqué à bord du *Graf von Spee* en 1939 et en particulier la confirmation qu'il portait des cocardes tricolores et le code AR+AH.
A.Harment - 14, pl. des Faons - 31200 Toulouse

Le Fw 190 présenté en page 47 du n° 8 d'Aéro-Journal était celui du Leutnant *Bruno Hegenauer, ailier de Schopfel et non celui de Hermichen, qui n'était pas encore arrivé au* Stab.

D. Davis (Bethlehem, PA - USA)

Quand les MiG ne sont que des... fantômes

C'est avec grand intérêt que j'ai découvert dans le n° 7 un article concernant les maquettes d'avions fictifs soviétiques. À l'époque les services américains étaient en effet à l'affût d'informations concernant les nouveaux matériels soviétiques dont on pensait qu'ils dériveraient de matériels allemands capturés. Partant de là, tout était bon pour certains Allemands de faire de l'argent et/ou de s'attirer les bonnes grâces de l'occupant américain... Ainsi, selon le rapport du Lt.Col. Seashore du *Air Material Command*, Wright Field (Réf. 850.09 GID/OPS/15), les Soviétiques avaient un programme de production de 1 800 Horten Ho VIII ! Mais, si ce renseignement semblait douteux, les services américains prenaient au contraire très au sérieux la rumeur de construction en série du Ta 183 ou d'un dérivé. Après tout, tous les pays ayant eu accès aux archives de prise de guerre avaient en construction des chasseurs à réaction utilisant peu ou prou les informations tirées de ces archives. Or, le Ta 183 était le plus achevé et le plus « volable » des projets de chasseurs allemands. Donc, quand apparurent au début des années 50 les photos d'un avion soviétique avec un fuselage court et bulbeux, un empennage en « T » et des ailes en flèche, tout le monde crut de bonne foi à la résurrection du Ta 183. Il semble qu'effectivement certaines de ces photos étaient des faux réalisés à partir de maquettes, tandis que d'autres étaient d'authentiques MiG-15 photographiés à la sauvette selon un angle qui leur donnait un empennage en « T ».
Sur la base de ces informations, Aurora produisit un « *Russian Yak Jet Fighter* » au 1/48ème en copiant à peu près la silhouette du Ta 183, mais en y ajoutant un radome à la F-86D. Ce kit apparut en 1956 et fut réédité l'année suivante avec ajout de « détails » (train, roquettes) sous la dénomination de « *Russian Mig Fighter* ». Ce modèle était moulé en vert métallisé. Comme raconté dans l'article de J-C. Mermet, Lindberg produisit une version biréacteur du même appareil qui fut copié par MCCNE en URSS. Bachmann produisit aussi un modèle monté au 1/200ème du même appareil.
En 1958, *Aviation Week* (01.12.58) révéla que l'URSS avait fait voler un bombardier à propulsion nucléaire, quelque chose à quoi travaillaient aussi les constructeurs américains. Aurora s'empressa de copier le plan d'*Aviation Week*, y compris la décoration, et de commercialiser un kit du « *Soviet Nuclear Bomber* ». Ce n'est que quatre ans plus tard que l'on apprit que l'engin était un quadriréacteur conventionnel et peu réussi, qui fut connu des Occidentaux sous le nom de « Bounder ».
Le MiG-37 d'Italeri est beaucoup plus récent, mais a curieusement révélé le *facetting* au grand public sans fracas (alors que le F-19 d'Italeri/Testors, commercialisé l'année d'avant, avait provoqué bien des remous et était même passé aux actualités télévisées).
Enfin, il faudrait mentionner que cette anticipation maquettiste ne s'est pas limitée aux seuls avions soviétiques et militaires, mais que les avions américains ont été aussi concernés (bombardier nucléaire, F-19, SR-75, B-2, LHX...), de même que les avions civils (Impetus, Concorde Pan-Am ou JAL...).
Pour ceux qui souhaiteraient en savoir plus, je ne peux que les renvoyer à mes articles dans *Scale Aircraft Modelling* (SST, janvier 98 et Black Projects, janvier 97) et ABM (SR-75, juin 94), ainsi qu'à ceux d'Andrew P. Yanchus dans le BPMS (2/80), traduit dans la VDM n° 37.
J-C. Carbonel (Montreuil, 93).



REÇU 5 SUR 5

J'aimerais apporter quelques précisions sur l'article de M. Mutin concernant « l'avion qui parlait », paru dans le n° 7. Mon propos se rapporte à la photo de cet avion de guerre psychologique prêté par l'US Air Force au GT 2/64 Anjou, *basé à Tan Son Nhut, du 1er au 19 décembre 1952 (photo prise le 6 décembre 1952 sur le terrain de Gialam, Nord Viêt Nam).*

Il s'agit de l'équipage du lieutenant Jean-Baptiste Liebenguth, navigateur et commandant d'avion du C-47 F-RBGZ n° 347965, équipage comprenant, de la gauche vers la droite, deux sous-officiers mécaniciens radios, spécialistes du matériel installé dans le fuselage de l'avion, le capitaine de l'EMIFT du Nord Viêt Nam (dont je ne rappelle plus le nom), moi-même (LT Liebenguth), adjudant Dorléac, pilote, le sergent-chef mécanicien navigant (dont j'ai oublié le nom) et l'adjudant-chef Sokoloff, radio-navigant.

Nous avons effectué du 4 au 19 décembre 1952 quinze missions de guerre psychologique sur l'ensemble des régions du Nord et du Centre Viêt Nam en 43 heures et 35 minutes de vol. À deux reprises, nous avons été touchés par des tirs de mitrailleuses lourdes du Viêtminh, sans pour autant interrompre nos missions d'émissions de slogans anti-communistes et de largage de tracts. Nous avons ramené le C-47 Zoulou *au GT* Anjou *à Saïgon-Tan Son Nhut le 19 décembre 1952 pour la révision des 50 heures.*

J-B. Liebenguth (Grasse, Alpes Maritimes)

RETOUR DE FLAMMES

Le Glenn qui apparaît en haut de la page 18 du n° 8 n'est pas le n° 78, mais le n° 63, criblé de balles sur le terrain d'Alep, le 9 juillet 1941.

Les bandes sur le capot ont disparu sous un badigeon hâtif. Cette mesure fait suite à l'ordre donné le 10 juin 1941 au GB I/39 par le général Jannekeyn, commandant Air Levant, demandant d'enlever les marques jaunes sur les capots des appareils.

Les marques jaunes de la campagne de Syrie étaient destinées principalement aux appareils traversant la Méditerranée pour renforcer les unités du Levant (cf Aéro-Journal n° 2). Les Glenn du GR I/22 les portaient donc au moment de leur arrivée.

Le Glenn n° 10 (Aéro-Journal n° 8, page 16) n'a pas regagné le Mali. Saboté par les équipages du GB I/62, il en aurait été bien incapable. Il sera récupéré par les Français libres et on le retrouve en page 5 du présent numéro.

L. Morareau nous précise les points suivants :

– page 10 : c'est à Médiouna, et non à Rochefort, que la B3 a reçu ses appareils et ce, à partir du 17 mai. Son équipement terminé, elle a fait mouvement sur Rochefort où elle arrive le 11 juin. Elle part ensuite à Fréjus-St Raphaël le 20, puis regagne le Maroc le 24, sans le n° 153 en panne. La dotation des escadrilles de bombardement était de six machines.

– page 13 : le cliché du haut de page n'est pas pris à Médiouna, mais à Blida.

– page 15 : l'appareil du LV Brard (5BR-1) était le n° 136.

– page 19 : le fanion portant la Croix de Guerre était vert. Cette marque, qui n'était pas réglementaire, n'était portée que par les appareils de la 7B.

– page 34 : le M.167 n° 156 du LV Jumère (sans « s ») n'a pas été abattu par la chasse US, mais s'est mis en perte de vitesse en tentant d'atterrir sur le terrain de secours de Sidi-Yahia. Les bombes étaient effectivement à bord, mais n'ont pas explosé. Il n'y a pas eu de survivant dans les appareils du CC Mathon et du LV Jumère.

Il y a inversion entre les appareils des LV Hardy et Legrix de La Salle. Sur celui de Hardy (3B-4, n° 160), les trois membres d'équipage ont pu sauter, seul Hardy qui pilotait est resté à bord. Sur celui de Legrix (2B-2, n° ?), les trois membres de l'équipage ont été blessés par les rafales US. Le maître radio volant Sorbier sauta et son parachute s'ouvrit normalement, mais il fut retrouvé mort au sol. Legrix eut les deux jambes fracturées par les tirs des chasseurs et ne put se dresser pour évacuer par la trappe supérieure. Voyant cela, le maître Bézard, qui pilotait, mit l'appareil en piqué brutal, permettant ainsi à son commandant de se dégager et sauta à son tour. Trop grièvement blessé, il décéda peu après son admission à l'hôpital de Port-Lyautey.

Web site story

Philippe Osché, auteur du hors-série sur les Bf 109 suisses chez Avions, aujourd'hui épuisé (le hors-série, pas l'auteur), a ouvert un site consacré à ce thème : http://www.multimania.com/scc

À signaler aussi le site d'Otto Burkhard (Librairie Motag à Berlin) consacré à la JG 300. Excellent.
http://kostenlos.freepage.de/jg300

Le requin du Niémen

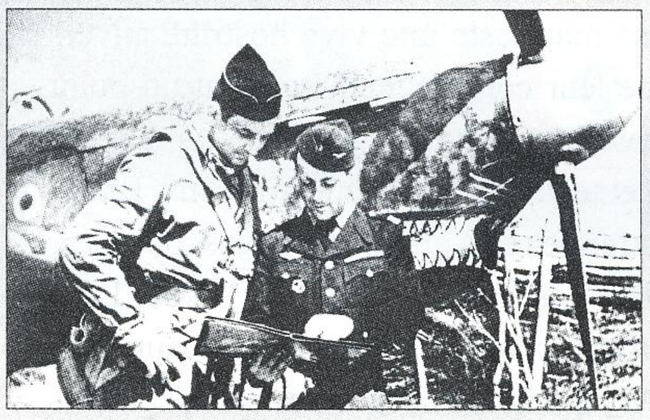
Nous revenons sur le profil du Yak-9 paru en page 37 du n° 8 d'Aéro-Journal. L'un de nos lecteurs nous a rappelé l'anecdote suivante :

Georges Marcelin, mécanicien de de La Popye, a été le premier à orner le Yak de son pilote de cette façon. Un jour, de La Poype revient d'une mission au cours de laquelle ils 'est trouvé aux prises avec neuf Messerschmitt. « *J'ai réussi à me dégager* , explique-t-il à Littolff, *et à revenir sur eux, juste dans la queue d'un Boche. Et vous l'avez descendu ?* demande Littolff. *Non, parce que j'avais oublié d'ôter la sécurité de mes armes*. Alors, Littolff, sur un ton glacial, de répondre : *Ce n'est pas une gueule de requin que vous devriez avoir sur votre avion, c'est une colombe avec un rameau d'olivier* ! ».

Notre lecteur pense que l'avion dessiné est donc celui de Roland de La Poype et non celui d'Albert Durand.

Ce n'est pas si sûr. Dans le texte, il est bien mentionné « *l e premier à orner le Yak de son pilote* », ce qui laisserait à penser qu'il y en a eu au moins deux.

D'autre part, Durand figure sur au moins *trois* photos différentes devant cet avion : une fois seul (*ci-dessous, à droite*), une fois (en combinaison de vol) avec Tulasne (*ci-dessous, à gauche*) et enfin avec Risso.



Autre question qui nous a été posée : comment les numéros individuels étaient-ils choisis ?

Jusqu'à l'automne 1943, *Normandie* a essentiellement utilisé le système soviétique consistant à reprendre les deux *premiers* chiffres du numéro de série. Par exemple, le 43 (n° 434) pour Littolff, 44 (n° 442) pour Castelain... Évidemment les risques de doublons étaient nombreux (Risso avait le 439) et cette pratique fut abandonnée pour une numérotation séquentielle classique. Avec la création d'une 4ème escadrille, le 28 avril 1944, il est probable que le chiffre des dizaines ait servi à identifier l'escadrille, mais à sa dissolution, les avions dont le numéro commençait par un « 4 » ont été répartis entre les trois autres. Prudence, donc !

Appel à témoins

J'ai eu beaucoup de plaisir à parcourir votre n° 7. J'ai été particulièrement intéressé par l'article sur Walter Oesau. En effet, le 5 février 1941, mon Spitfire a été abattu en flammes par Oesau dans la région de St Omer-Wizernes. Je suis descendu en parachute. J'étais la quarantième victoire de Oesau. Je l'ai rejoint sur son terrain et j'ai signé son étui à cigarettes.

Je voudrais savoir si l'un de vos lecteurs connaît sa famille, car j'aimerais bien entrer en relation avec elle.

H.D. Denchfield
119, Cavalry Drive
March, Cambs, PE15 9DP
Angleterre

109 italiens

Les profils des trois Bf 109 italiens que vous avez publiés pour accompagner mon article contiennent quelques petites erreurs :

– sur le « 1 noir », l'insigne était peint directement sur le fuselage au pochoir, en blanc, sans fioritures;

– sur le « 8 blanc », le nombre individuel est plus petit et peint trop en avant;

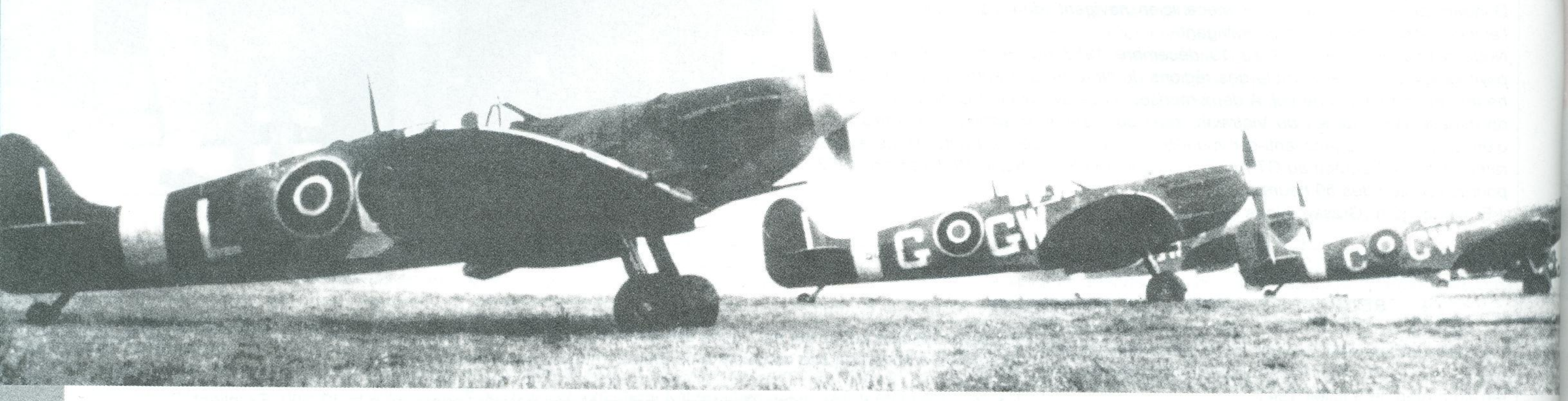
– le « 7 jaune » avait les marques de nationalité italiennes sur les ailes et non les croix allemandes.

F. d'Amico (Carmignano, Italie)

La rédaction tient à préciser que la responsabilité de ces erreurs n'incombe en aucune manière à l'auteur.

La chasse française 1939 - 1945 (9)

Le GC IV/2 *Île-de-France* (N° 340 *Squadron*)



Le 20 octobre 1941, le général De Gaulle signe le décret qui consacre la création d'une « Escadrille de chasse Air-Marine », qui devient le N° 340 *Squadron* pour la RAF. Les Français libres qui se battent au sein du N° 615 *Squadron* et les jeunes pilotes, frais émoulus du N° 59 OTU, sont rassemblés à Turnhouse, en Écosse, dès le 7 novembre, sous le commandement provisoire d'un *Squadron-Leader* britannique, Keith T. Lofts, un as de la bataille d'Angleterre. Rebaptisée « Groupe de chasse Île-de-France », l'unité est officiellement formée le 16 novembre 1941.

Les premiers temps sont franchement difficiles. Le personnel de la base manifeste une vive hostilité envers les Français, qui, de leur côté, mettent souvent un point d'honneur à ne pas comprendre l'anglais. Le groupe manque de personnel technique et même d'avions. Enfin, sa position administrative reste quelque peu absconse, car il dépend *à la fois* des FAFL, des FNFL, de l'*Air Ministry*, du *Fighter Command* et même des autorités régionales de la RAF, qui donnent tous des ordres parfois contradictoires.

Tout va heureusement changer à Drem, où le groupe est accueilli par le *Wing-Commander* Peter Townsend, francophile bon teint et ancien chef d'escadrille de Fayolle et de Labouchère. Le 1er février, le commandement du groupe passe aux Français; il est assuré par le capitaine de corvette de Scitivaux. Un mois plus tard arrivent les nouveaux Spit Mk.Vb, le N° 340 *Squadron* est désormais considéré comme opérationnel.

Le 8 avril, l'*Île-de-France* se pose sur la base de Tangmere-Westhampnett. Deux jours plus tard, le groupe effectue sa première mission de guerre, une sortie de « chasse pure » dans le secteur de St Omer. Les 12 Spitfire, commandés par le *Wing-Commander* Robinson en personne, se heurtent vers 17h30 à une vaste formation de chasseurs ennemis. La mêlée est confuse et si le capitaine Dupérier revendique un 190 probable, il manque trois pilotes à l'appel, dont Robinson. Fait prisonnier, de Scitivaux réussira à s'évader au printemps 1945. Les recherches pour retrouver le lieutenant Choron, qui a été vu sauter en parachute au-dessus du Touquet, restent vaines.

Le 27 avril, le sous-lieutenant Hochemaille est descendu par des Fw 190 au cours d'une escorte de Boston au-dessus d'Ostende. Les débuts de l'*Île-de-France* ne semblent pas placés sous les meilleurs auspices. Il faut attendre le 3 mai pour voir la fin de la mauvaise série.

« *Les Spitfire pénètrent en France à Ambleteuse, à 9 000 mètres d'altitude; après un premier circuit, ils traversent de nouveau la côte à Calais. Le ciel est désespérément vide. Soudain, il est six heures, une formation de quinze Fw 190 est signalée au groupe* Île-de-France, *à 700 mètres environ au-dessus de lui. Profitant de leur position, les chasseurs ennemis déclenchent aussitôt leur attaque sur l'arrière du dispositif. Blue section, que mène Fayolle, fait aussitôt demi-tour et fait face. Suivi par Blue Two (lieutenant Chauvin), Fayolle attaque deux Fw 190; ils ont la joie de voir l'un des pilotes allemands sauter en parachute. Au même moment, le commandant Dupérier atteint un deuxième Fw, en piqué; il le suit jusqu'au sol où il le voit exploser. Le lieutenant Tédesco, attaqué par un autre chasseur ennemi, est touché, mais réussit à se dégager et à abattre son adversaire. Trois victoires sûres : les trois premières du groupe. Tédesco s'est posé à Merston, son appareil percé comme une écumoire* ».

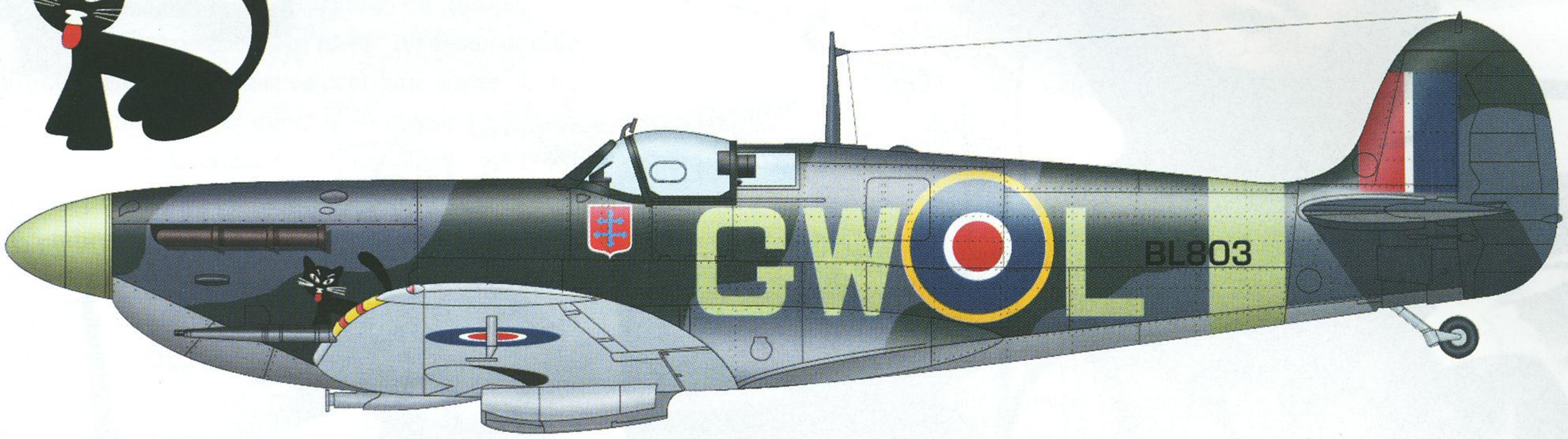
La cinquième victoire du groupe est remportée le 11 mai par Emile Fayolle, mais la fortune ne sourira plus à l'*Île-de-France* avant le 19 août, date du débarquement à Dieppe (1).

Fin juillet, Fayolle a quitté le groupe pour prendre le commandement du N° 174 *Squadron*. Avec tristesse, les pilote de l'*Île-de-France* apprendront le soir du 19 août que leur ancien camarade n'est pas rentré de mission.

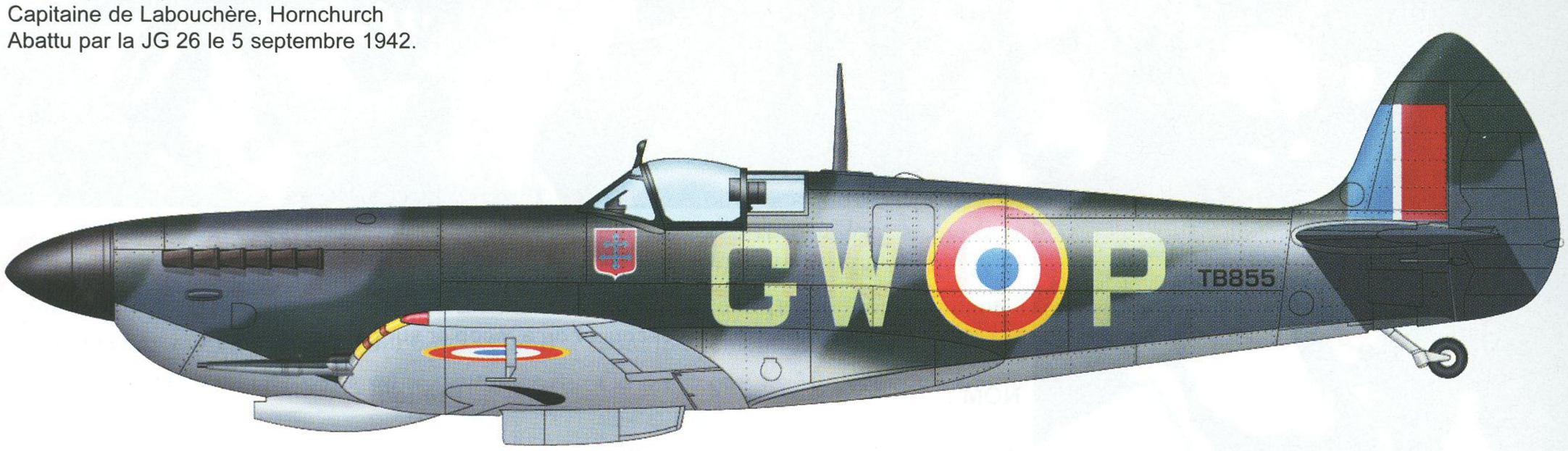
Le 5 septembre 1942 est un jour noir pour le groupe.

(1) Cet épisode a été rapporté dans la biographie de Bernard Dupérier, parue dans le n° 5 d'Aéro-Journal.

Supermarine Spitfire Mk. II P7840
N° 340 (*French*) *Squadron Île-de-France*
Ayr (Écosse), avril 1942.



Supermarine Spitfire Mk. Vb BL803
N° 340 (*French*) *Squadron Île-de-France*
Capitaine de Labouchère, Hornchurch
Abattu par la JG 26 le 5 septembre 1942.



Supermarine Spitfire LF. IX TB858
GC IV/2 *Île-de-France*
Lingen-Drope, avril 1945.

Supermarine Spitfire Mk. XVI TB702
GC IV/2 *Île-de-France*
Lingen-Drope, avril 1945.

© P-A. Tilley - août 99

« *Le commandant Dupérier conduit les deux groupes du* Wing *de Hornchurch. Sa mission est d'attirer le plus grand nombre possible de chasseurs allemands dans la région d'Abbeville. Le* Wing *sera seul à remplir cette mission : les autres unités qui devaient y participer n'arriveront pas à l'heure au rendez-vous. C'est dans les pires conditions que le* Wing *s'acharne à l'exécuter. Il y parviendra, en fait, en livrant combat au-dessus de Cayeux et sur la Manche. Cette mission, sur le chemin du retour, coûte au* Squadron *340 quatre de ses pilotes : le capitaine de Labouchère, l'adjudant Dubourgel, le sergent-chef Taconnet et le sergent Thibaud* ».

Le beau doublé du sous-lieutenant Boudier ne parvient pas atténuer l'émotion des pilotes devant la perte de quatre de leurs camarades, parmi lesquels François de Labouchère, l'une des plus belles figures du groupe.

Le mois de novembre 1942 s'ouvre sur un beau doublé de Bernard Dupérier; c'est aussi sa centième sortie. Autre doublé le 7 novembre, celui du sous-lieutenant Moynet, non sans un soupçon de chance : le Fw 190 sur lequel il a ouvert le feu percute son ailier en plein vol.

Le 1er décembre, Dupérier mène le groupe pour la dernière fois. La mission se solde par trois victoires sûres et trois Fw 190 endommagés, sans perte. Le soir, le commandant Schloesing prend la tête du groupe.

Grosse bagarre le 13 janvier 1943, à la verticale d'Abbeville contre douze Fw 190 :

« *Le lieutenant Reilhac oblige l'un d'eux à se séparer d'une section de quatre appareils et l'attaque en piquant fortement; il tire et voit l'avion ennemi piquer en flammes. Le sous-lieutenant Hardi, à la poursuite d'un Fw 190, pique près de la verticale de 15 000 à 6 000 pieds, ouvre le feu et redresse brutalement; il a un éblouissement et perd ainsi de vue son adversaire. Lorsqu'il recouvre la vue, il aperçoit un nuage de fumée noire produit par un Fw 190 qui continue à piquer vers le sol. Le sous-lieutenant Renaud endommage un autre Fw 190; il voit le chasseur ennemi que poursuivait Hardi se briser en l'air et amorcer une vrille qu'il continuera jusqu'au sol* ».

Le 20 janvier 1943, le groupe est « scramblé » pour intercepter une formation allemande qui vise le sud-est de Londres. Jouant les francs-tireurs, le lieutenant Gouby s'isole des autres Spitfire, ce qui lui permet de couper la route aux Allemands sur le chemin du retour. Il abat ainsi deux Fw 190 et en revendique un troisième probable.

Le 13 février, le commandant Schloesing est attaqué et poursuivi par deux Fw 190 qui l'abattent en flammes. Il réussit à sauter en parachute, mais il est fait prisonnier (il parviendra à s'évader). Un mois plus tard, presque jour pour jour, le groupe *Île-de-France* perd son troisième commandant. Suivi par son ailier, le *Wing-Commander* Slater, le commandant Reilhac pique sur huit Fw 190; ils sont abattus tous les deux.

Le 20 mars 1943, le groupe est retiré des opérations et envoyé au repos en Écosse. Le bilan de cette première année de combat est mitigé : 25 victoires confirmées contre 17 pilotes tués ou disparus, 3 prisonniers et 4 blessés graves. C'est le lourd tribut payé aux missions « Circus », « Rodéo » et autres « Ramrod »...

Réception des nouveaux Spitfire Mk. Vb à Ayr, en mars 1942. Au premier plan, l'ingénieur mécanicien François Tilly, qui menait d'une main de fer sa bande de joyeux lurrons, Parisiens, Normands, Bretons et Tahitiens, tous appartenant à l'aéronautique Navale.
Leur formation insuffisante et leur trop faible nombe obligèrent la RAF à affecter des mécaniciens britanniques, ce qui fut une source de conflits permanents, dont les Français ne furent pas toujours innocents.

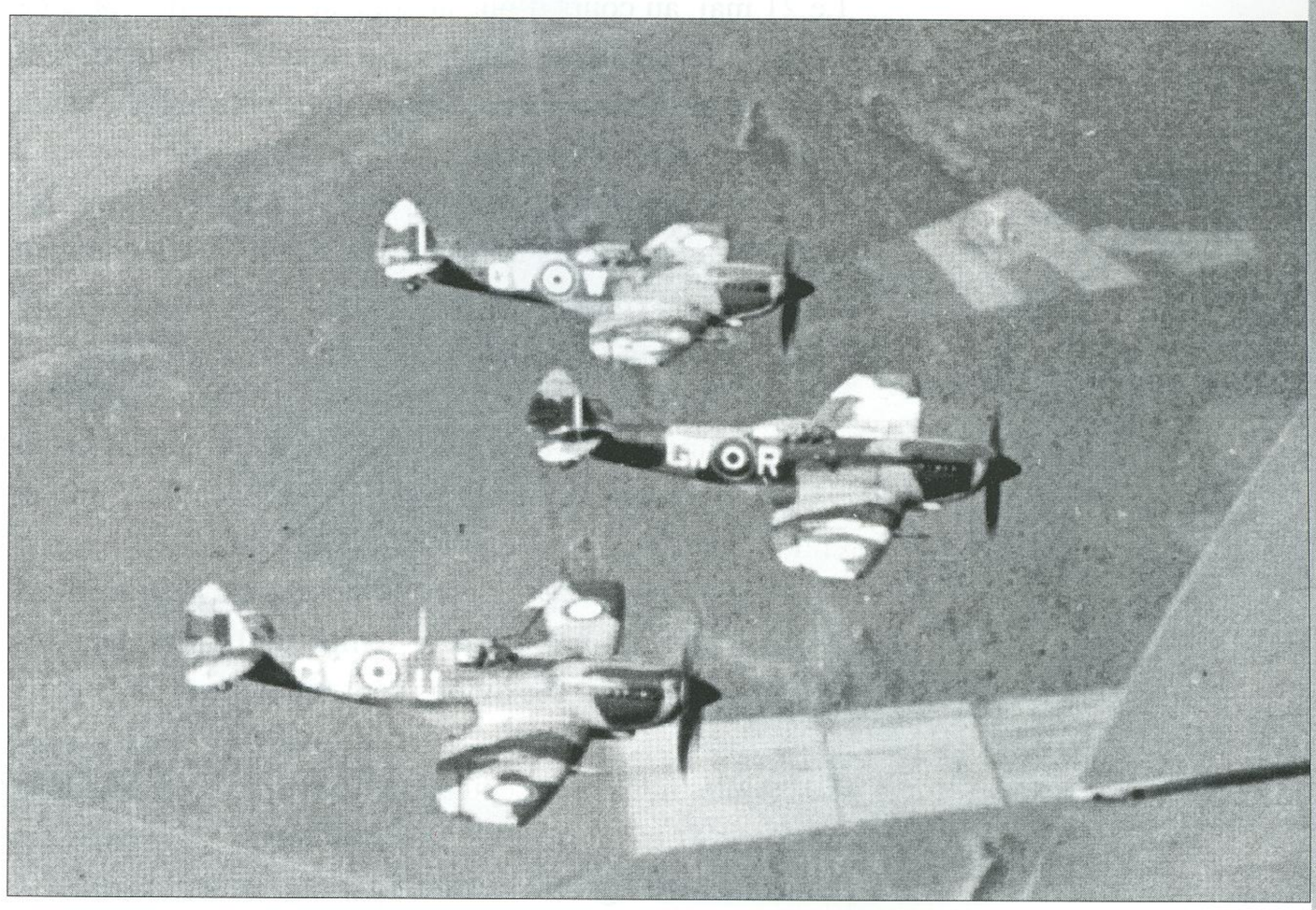
Le groupe ne revient en première ligne que le 10 novembre 1943. On ne peut manquer de s'étonner sur une aussi longue période d'inactivité, sur laquelle les archives du groupe restent assez discrètes.

L'*Île-de-France* est incorporé au 13 *Group* de l'*Air Defence of Great Britain*, qui a pris en charge la défense aérienne des îles britanniques dans l'optique du débarquement en Normandie. Avec le groupe *Alsace* (voir notre précédent numéro), il forme le *Wing* de Perranporth, dont la mission consiste essentiellement à fixer les défenses allemandes installées en Bretagne. Toutefois, ces missions se révèlent frustrantes; obligés de parcourir 500 kilomètres, les Spitfire ne peuvent rester que quelques minutes sur leur zone de patrouille. De ce fait, le groupe opère fréquemment depuis des terrains plus avancés.

« *Bien vite*, lit-on dans le livre de marche du groupe, *nos pilotes prennent en grippe ces missions au cours desquelles il ne se passe jamais rien; par contre, celles-ci exigent d'eux une attention constante. Au surplus, quelques ennuis de moteur survenus au cours de ces mois ne contribuent pas à donner la confiance nécessaire pour effectuer des vols de longue durée au-dessus de la mer, parfois à plus de 150 km des côtes* ».

Le 7 décembre, le commandant Dupérier prend le commandement du *Wing* (voir notre numéro 5).

Ce n'est que le 30 décembre que le groupe rencontre des avions ennemis pour la première fois, mais les Fw 190 évitent le combat.



Des Spitfire Mk.IX et Mk. XVI survolent la campagne écossaise au début de l'hiver 1944. (Collection J. Mutin)

Un Spitfire Mk.IX de l'*Île-de-France*, probablement photographié à la même époque que le trio précédent.
(Collection J. Mutin)

Début février 1944, le groupe perçoit ses premiers Spitfire Mk. IX, avec lesquels il effectue sa première sortie le 13 du mois. Début mars, les pilotes se rendent au Pays-de-Galles pour subir un entraînement au bombardement en piqué. D'ailleurs, l'*Île-de-France* ne tarde pas à être affecté à la 2nd *Tactical Air Force*, dans le cadre du débarquement qui s'annonce désormais imminent. Ce changement en entraîne d'autres; les mécaniciens français sont remplacés par du personnel britannique, mesure que ceux qui partent, tout comme ceux qui les remplacent, considèrent comme une vexation inutile ! Mais l'heure n'est pas aux états d'âme...

En arrivant à Merston, le 18 avril, les pilotes retrouvent l'agitation des grands jours. Ils vont désormais vivre à l'ombre de leurs avions. Pendant tout le mois d'avril, ils participent à l'escorte des bombardiers moyens qui bombardent la côte française. Le 26 avril, le *Wing-Commander* Roy Marples, qui commande le 145 *(Free French) Wing*, est tué au cours d'une collision avec un appareil du GC I/2 *Cigognes* (voir Aéro-Journal n° 5). Il est remplacé par le fameux William Crawford-Compton.

Nouvelle collision aérienne, le 2 mai : le sous-lieutenant Reeves percute l'avion du lieutenant-colonel Fleurquin, commandant le I/2; ce dernier parvient à sauter au-dessus de Douvres, mais Reeves s'écrase sur la terre de France.

Début mai, l'*Île-de-France* effectue plusieurs sorties contre les rampes de V-1, mais les résultats ne sont sans doute pas ceux escomptés, puisqu'il est renvoyé trois jours à l'entraînement à Lambdr !

Le 21 mai, au cours d'une attaque de la gare de triage de Bernay, le capitaine Demas est touché par la *flak*. Il annonce qu'il saute en parachute, mais personne ne saura jamais ce qu'il est devenu.

Le 5 juin 1944, la fièvre monte à Merston. Mais, les pilotes se rongent les ongles jusqu'à 09h40 le lendemain avant de recevoir enfin l'ordre de décoller. Ils effectuent quatre missions dans la journée.

« *Le* Wing-Co *attire les Allemands* », commentent les pilotes français. En effet, Crawford-Compton abat un Ju 88 d'une formation de cinq au nord de Caen, le 7 juin et endommage un Fw 190 le lendemain.

Le 13 juin, enfin, les pilotes se posent en France. Il est 06h05. Mais, ils n'ont pas le temps de traîner dans les bistrots, les pleins des avions sont rapidement faits et ils redécollent...

Le 29 juin, fidèle à sa réputation, Crawford-Compton abat un Fw 190 et un Bf 109 entre Montfort et Évreux. Le lieutenant Guignard revendique également un 190. Curieusement, ces victoires du *Wing-Co* sont totalisées dans le palmarès du groupe, alors que celle qu'il remporte le 9 juillet ne le sera pas (pas plus que celle du 7 juin).

Le 12 août, deux appareils sont surpris par huit Bf 109. Le sous-lieutenant Leplang est instantanément abattu. Le sergent-chef Trouillet fait mieux que se défendre, puisqu'il revendique l'un de ses assaillants avant de s'échapper et de se poser dans les lignes alliées en panne d'essence. Malheureusement, il se tue quatre jours plus tard lors d'une collision au décollage.

Les missions se succèdent à un rythme élevé, protection de bombardiers, attaques de sites de V-1, mitraillages de convois... Enfin, le 19 août au soir, le groupe s'installe en France !

Le 26 août, en mitraillant un véhicule, l'adjudant-chef Huin est atteint par la *flak*. L'avion explose et s'écrase au sol près de Rouen. Le 17 septembre, le lieutenant Borudy est descendu en attaquant un convoi de *flak*; l'avion fait deux tours de vrille et percute le sol près de l'Escaut. Le 24 septembre, le lieutenant Guignard « poivre » sérieusement un Bf 109, mais bien qu'il l'aperçoive train sorti, enveloppé de fumée noire, piquant vers le sol, il semble que sa victoire n'a pas été officiellement homologuée.

Le 11 octobre, au cours d'une attaque d'une batterie de 88, l'avion de l'adjudant Dubois, touché par un obus, part en vrille et explose au sol.

Début novembre, le groupe est renvoyé en Angleterre pour goûter un repos bien mérité. Il est remplacé au sein du 145 *Wing* par le II/2 *Berry*, auquel il abandonne son matériel.

L'*Île-de-France* revient en première ligne le 8 février 1945, en remplacement de l'*Alsace*, qui ne lui laisse que les carcasses de ses Spitfire, détruits par un V-2. Le groupe reçoit alors des Spitfire Mk.IX (avec verrière en goutte d'eau) et Mk. XVI. Il est engagé dans un secteur entre la Meuse et le Rhin, afin d'empêcher la retraite des armées allemandes.

Le 13 mars, le capitaine Massart, qui commande le groupe depuis le retour à Biggin Hill, touché par des Bf 109, est fait prisonnier.

« *Enfin seul, étonné d'en être quitte à si bon compte, n'entendant plus que le léger sifflement du vent sur son cockpit et sur ses plans, Massart maintient son appareil en vol plané, 160 miles par heure au badin, et prend le cap du retour. Entré dans les nuages, il tente de se rapprocher de ses lignes, mais son altitude décroît; il sort des nuages à 4 000 pieds au-dessus d'une région industrielle et est aussitôt pris à partie par la* flak. *Il s'efforce de lui échapper en piquant brutalement pour faire croire qu'il a été touché. À 15 mètres du sol,* [...] *il cherche un terrain favorable à l'atterrissage. La* flak *le suit, toujours plus dense. Tout à coup, un champ labouré; il réduit sa vitesse, oriente son avion perpendiculairement aux sillons, fait son arrondi et se pose. Les balles traçantes le poursuivent jusqu'au dernier moment. Il sort de son avion, tente vainement d'y mettre le feu; un coup d'œil circulaire avant de s'enfuir : la batterie de* flak *est là, à 50 mètres; des soldats, à chaque extrémité du champ, le mettent en joue. Ils viennent vers lui, persuadés de l'avoir abattu. L'un d'eux lui dit : «* Flak, gut ? *». Massart, dépité, de répondre : «* Flak, nicht, nicht... Jäger ! ».

Le 8 mai 1945, le groupe se trouve à Drope.

MATÉRIEL

Spitfire Mk. I/Mk. II	11.41 - 03.42
Spitfire Mk. V	03.42 - 02.44
Spitfire Mk. IX	02.44 -
Spitfire Mk. XVI	02.45 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Sqdn-Ldr Lofts	10.11.41 - 31.01.42
CC de Scitivaux	01.01.42 - 10.04.42
Cne Dupérier	11.04.42 - 30.11.42
Cdt Schloesing	01.12.42 - 13.02.43
Cdt Reilhac	14.02.43 - 14.03.43
Cne Fournier	15.03.43 - 01.11.44
Cne Massart	02.11.44 - 13.03.45
Lt Hardi	14.03.45 - 14.04.45
Cne Aubertin	15.04.45 -

Commandant Flight A (Paris)

CC de Scitivaux	16.11.41 - 31.01.42
Cne Mouchotte	01.02.42 - 01.09.42
Lt Chauvin	02.09.42 - ?
?	
Lt Hardi	15.04.45 -

Commandant Flight B (Versailles)

Cne Dupérier	16.11.41 - 10.04.42
Cne Fayolle	11.04.42 - 30.07.42
Cne de Labouchère	31.07.42 - 05.09.42
Cne Schloesing	06.09.42 - 30.11.42
Lt Fournier	01.12.42 - 14.03.43
Lt Demas	15.03.43 - 21.05.44
Cne Kennard	22.05.44 - ?
Lt Sanlys	?

VICTOIRES

35 victoires confirmées

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus : 27

(Lt Choron, 10.04.42 - S/Lt Hauchemaille, 27.04.42 - S/C Waillier, 30.04.42 - Sgt Bourgeois, 04.05.42 - Adj Debec, 30.07.42 - Adj Darbins, 19.08.42 - Lt Coignard, 23.08.42 - Cne de Labouchère, Adj Dubourgel, S/C Taconnet, Sgt Thibaud, 05.09.42 - Lt Heliès, 03.10.42 - S/Lt Morcac, 12.01.43 - Lt de Beaumont, 11.02.43 - S/C Hubidos, 08.03.43 [1] - S/Lt Renaud, 13.03.43 - Cdt Reilhac, 14.03.43 - Sgt Rommers, 17.11.43 - Lt André, 25.02.44 - Lt Borossi, 29.02.44 [1] - Cne Demas, 21.05.44 - S/Lt Leplang, 12.08.44 - A/C Huin, 26.08.44 - Lt Borudy, 17.09.44 - Adj Dubois, 11.10.44 - Lt Cavet, 01.04.45 - Lt Carré, 23.04.45)

Prisonniers : 6

(CC de Scitivaux, 10.04.42 - S/Lt Lambert, 30.07.42 (évadé) - Cne Chauvin, 03.10.42 - Cne Schloesing, 13.02.43 (évadé) - S/C Chapman, 10.03.45 - Cne Massart, 13.03.45)

Blessés graves : 4

(Sgt Guignard, 14.04.42 - Lt Blitz, 30.04.42 - S/C Guilleux, 28.06.42 - S/C Lagarie, ?)

TERRAINS

10.11.41	Turnhouse (Écosse)
01.12.41	Drem
01.01.42	Ayr
01.04.42	Red Hill (Angleterre)
08.04.42	Westhampnett
21.04.42	Ipswich
27.07.42	Westhampnett
29.07.42	Hornchurch
24.09.42	Biggin Hill
20.03.43	Turnhouse
30.04.43	Drem
10.11.43	Perranporth
01.03.44	Llanbdr
08.03.44	Perranporth
18.04.44	Merston
13.05.44	Llambdr
16.05.44	Merston
23.06.44	Funtington
02.07.44	Selsey Hill
06.08.44	Tangmere
19.08.44	B.8 - Sommervieu (14)
02.09.44	B.29 - Bernay (27)
10.09.44	B.37 - Gamaches-en-Vexin (27)
13.09.44	B.51 - Lille-Vandreville (59)
17.09.44	B.55 - Wevelghem (Belgique)
03.11.44	Biggin Hill
19.11.44	Drem
31.01.45	Turnhouse
08.02.45	B.85 - Schijndel (Pays-Bas)
17.04.45	B.105 - Lingen-Drope (Allemagne)

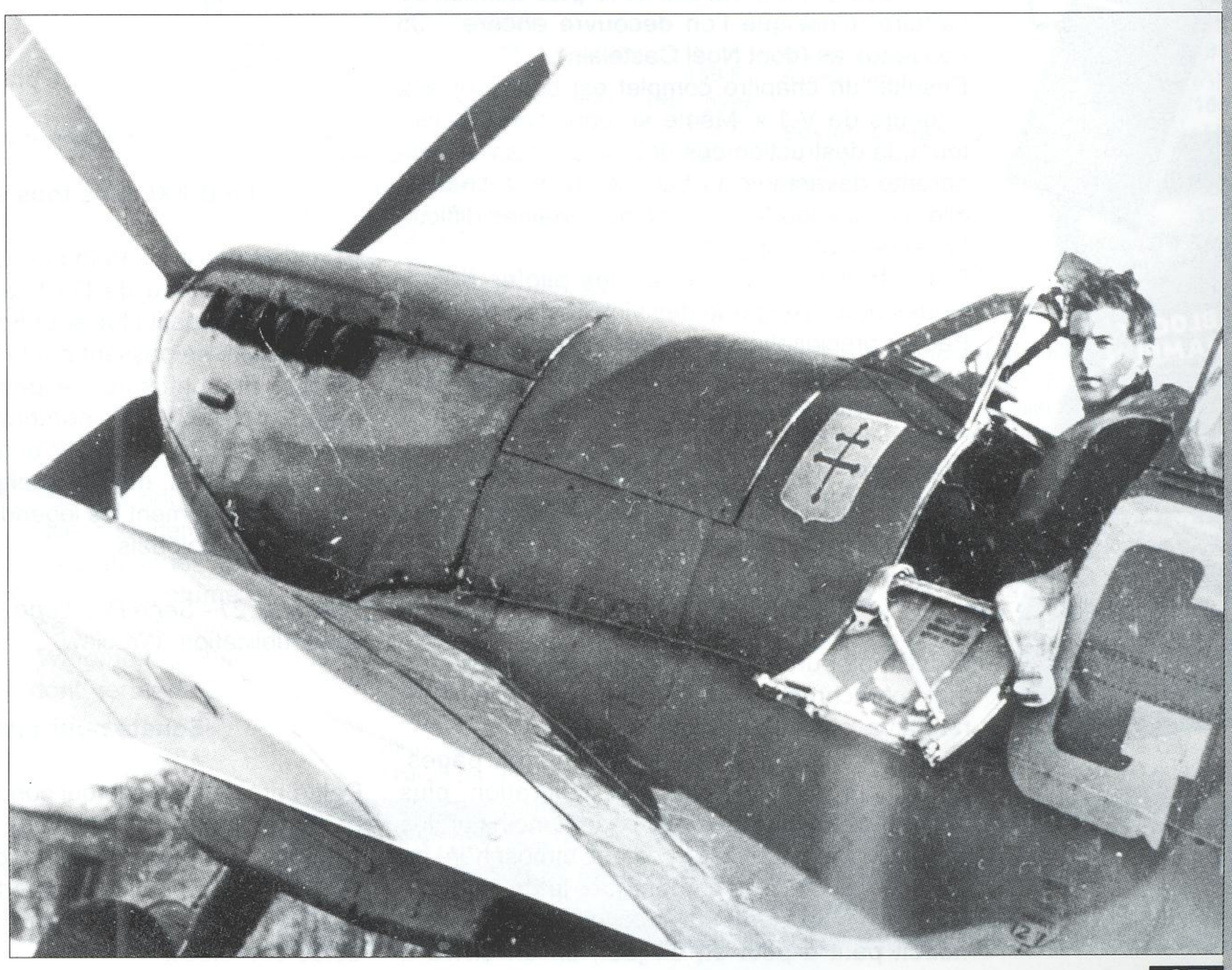
LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

03.05.42	Lt Fayolle	Fw 190 Calais (62)
	Lt Chauvin	
	Cdt Dupérier	Fw 190 Calais (62)
	Lt Tedesco	Fw 190 Calais (62)
08.05.42	S/C Debec	Bf 109 Littlehampton (Ang.)
11.05.42	Lt Fayolle	Ju 88 Beachy Head (Ang.)
19.08.42	Cne de Labouchère	Do 217 Dieppe (76)
	Cne de Labouchère	Do 217 Dieppe (76)
	S/Lt Kennard	Do 217 Dieppe (76)
05.09.42	S/Lt Boudier	Fw 190 Cayeux (80)
	S/Lt Boudier	Fw 190 Cayeux (80)
02.11.42	Cdt Dupérier	Fw 190 Abbeville (80)
	Cdt Dupérier	Fw 190 Abbeville (80)
07.11.42	S/Lt Moynet	Fw 190 Beachy Head (Ang.)
	S/Lt Moynet	Fw 190 Beachy Head (Ang.)
01.12.42	SLt Moynet	Fw 190 St Omer (62)
	S/Lt Bouguen	Fw 190 St Omer (62)
	Adj Gouby	Fw 190 St Omer (62)
12.12.42	S/Lt Boudier	Fw 190 Les Andelys (27)
09.01.43	Lt Reilhac	Fw 190 Abbeville (80)
13.01.43	Lt Reilhac	Fw 190 Abbeville (80)
	S/Lt Hardi	Fw 190 Abbeville (80)
15.01.43	S/Lt Gouby	Fw 190 Côtes françaises
20.01.43	S/Lt Gouby	Fw 190 Beachy Head (Ang.)
	S/Lt Gouby	Fw 190 Beachy Head (Ang.)
13.02.43	Lt Massart	Fw 190 Hardelot (62)
09.03.43	S/Lt Kennard	Fw 190 St Omer (62)
	S/Lt Kennard	Fw 190 St Omer (62)
	S/Lt Gouby	Fw 190 St Omer (62)
14.03.43	S/Lt Gouby	Fw 190 Le Touquet (62)
	S/Lt Kennard	Fw 190 Le Touquet (62)
29.06.44	Wg-Co C-Compton	Fw 190 Evreux (27) [2]
		Fw 190 Evreux (27)
	Lt Guignard	Fw 190 Evreux (27)
12.08.44	S/C Trouillet	Bf 109 Tours (37)
13.03.45	Wg-Co Sampson	Bf 109 Wesel (D) [2]

[1] Leur disparition est vraisemblablement due à une inattention ou à défaillance mécanique ou physique en mission.

[2] Ces victoires, remportées par le commandant d'escadre, sont comptabilisées dans le palmarès officiel du groupe.

Le commandant Schloesing est gravement brûlé en combat le 13 février 1943. Il réussit à ne pas tomber entre les mains des Allemands et à rentrer en Grande-Bretagne. En juillet 1944, il retrouvera le groupe *Île-de-France* comme adjoint au commandant de groupe. Muté à l'*Alsace* un mois plus tard, il est abattu en flammes et tué en combat aérien, le 26 août.



Grumman Hellcat Mk. I (F6F-3) JV105
N° 800 *Squadron* (Fleet Air Arm), porte-avions *Emperor*
Mer Égée, septembre 1944.

L'intérieur des trappes et logements du train était peint en *Sky Type S*, tout comme les moyeux de roue.

L'appareil a été repeint du côté droit, probablement à la suite de dommages en combat ou d'un accident. Les bandes d'invasion ont disparu sous le raccord de peinture.

L'anneau de capot rouge est une marque inhabituelle adoptée sur tous les Hellcat de l'unité.

© P-A. Tilley - août 99

THE GLENN - COMBAT LOG PART 2

From Fezzan to la pointe du Grave

by Christian-Jacques Ehrengardt
English text by Peter Lee

The second and last part of the Glenn Martin 167F saga takes us from the desert wastes of southern Libya to the Atlantic pockets - the last bastions of German resistance in France during 1944/45. The text covers not only the Martin 167Fs delivered to France but also the Martin Marylands diverted to Britain and later acquired by the Free French from the RAF.

DEFECTIONS

On June 25th, 1940, France laid down its arms and the terms of the Armistice imposed by Germany and Italy came into force. Not everyone in the French Air Force was prepared to give up the fight. For units flying the Glenn, the first defection occurred on June 28th when GM-62 took off from Oran-Perigeux at 15:15hrs with four men on board.

June 29th: GM-224 abruptly changed course during a formation flight and headed off in the direction of Gibraltar and on June 30th, three aircraft (GM-167, 171 and 228) from lÕEcole de Meknès tried to do the same from Bir-Rechid. The dissident crews were led by capitaine Neyrand. The official report of the incident contained the following details: "*...capitaine Neyrand, the officer in charge of the airfield guard informed the chief mechanic that orders to transfer three aircraft were being issued. At 14:00hrs, he sent a truck to Casablanca to fetch the other officers...*"

These were capitaines de Vendeneuve & Larger, lieutenants de Sainte-P≥reuse, Aubertin & Berger, sous-lieutenants Weill & du Plessix.

"*...when they arrived, capitaine Neyrand showed the chief mechanic mission orders covering the flight and orderd him to start up the engines...*"

Their gesture of defiance had an unfortunate ending. On their approach to Gibraltar, the three Glenns were met by anti-aircraft fire - probably from the Spanish side of the border. GM-167 was shot down, killing all four on board.

July 1st, 1940: sous-lieut. Michelin and sgt. Guillon attempted to escape from Casablanca but were arrested as they fired up the first engine. That same day, GM-82 (capitaine Ritoux-Lachaud, adj. Trécan, sgt. Cunibil) and GM-102 (capitaine Dodelier and sgt-chef Rolland) of GR I/61, succeeded in making a dawn take-off from Youks-les-Bains.

The two crews chose to head for Egypt rather than Gibraltar and reached Mersa-Matruh at around 09:00h. These two crews will re-enter this story later.

On July 2nd, 1940, an unidentified Glenn reached Gibraltar carrying sous-lieutenants Hirleman and Bequart.

In 1941, more aircrews decided to rally to the Free French cause. GM-114 of GR I/22 escaped from Rabat on February 10th and on March 1st, 7B-1 from Esc.7B Aéronavale defected from Tafaraoui. Both aircraft landed safely at Gibraltar.

Three more Glenns joined the FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) but in a less spectacular manner. GM-10, 109 and 110 had been abandoned at Libreville (see Part I of this article). GM-10 which was un-servicable, was cannibalised to provide spares for the other two machines.

It is extremely difficult to establish the exact number of Glenns used by Free French units. Apart from the ten aircraft mentioned above, the FAFL obtained additional machines from the RAF - Martin 167Fs ordered by France for delivery to AIA at Casablanca but which were "re-directed" to the U.K following the fall of France. Ten Glenns were unloaded from the captured Italian steamship *Capo di Olmo* at Takoradi but were immediately impounded by the British authorities. This left the local Frenchmen feeling somewhat aggrieved since they believed that these aircraft had already been bought and paid for with French francs. After the forceful intervention of admiral Muselier, regional commander of the FAFL, the Brits finally agreed to hand over some of the aircraft.

A certain number of "British" machines from the MAP serial blocks BJ421 - BJ428 and BS760 - BS777 were supplied to FAFL units. Most of the "escapees" from Morocco and Algiers were allocated RAF-type serials for administrative and maintenance purposes but these were rarely applied to the aircraft. Examples of these "phantom" serials are: AX670, AX671, HK836 and HK845. Lastly, it should be noted that the RAF provided the FAFL with Martin 167 Marylands for training and operational sorties but retained ownership.

BOMBER FLIGHT No.1

Early July, 1940. The various FAF machines which had flown to Egypt from French territories in Africa and the Middle East were assembled at Ismalia and divided into three detachments according to aircraft type and function. The Morane 406s and the Potez 63.11s became Free French Flight No.2, the pair of Simouns and the Bloch 81 formed the FF Communications Flight, and the two Glenns (GM-82 and 102) became FF Bomber Flight No.1, commanded by capitaine Dodelier.

On July 13th, BF-1 was despatched to Khormaksar, Aden where it was known as "the Aden Squadron". Before leaving, the Glenns were fitted with British machine guns to facilitate the future supply of munitions. They were also allocated RAF-type serials - AX670 (GM-102) and AX671 (GM-82) but these were not painted on the aircraft.

GM-82 made a trip to Port Sudan (in Anglo-Egyptian Sudan) and while there took the opportunity to make a photo-recce flight over the Italian-held ports of Massawa and Assab in Eritrea - its first wartime mission.

GM-102's first task was to fly général Laminat to Djibouti in French Somaliland where he attempted to rally the population to the Free French cause. On landing, one of the tyres burst. Sgt Cunibil returned to Aden and brought back the main wheel of a Bristol Blenheim which, after some difficulty, he managed to fit onto the Glenn. The crew remained in Djibouti overnight while negotiations continued in an increasingly acrimonious atmosphere. In the end, the colonial officials running French Somalia decided to remain faithful to the government in Vichy.

At the Khormaksar air base in Aden, the two Glenns were attached to the resident No.8 Sqn, RAF (Bristol Blenheim I/Vickers Vincent) and were used in the reconnaissance role due to their extended range. Prior ro their defection, both aircraft had been converted to the "grande reconnaissance" configuration with an extra fuel tank mounted in the forward bomb bay. This did not prevent them from indulging in more belligerent behaviour as on August 4th, 1940, when GM-102, piloted by adj-chef Trécan, strafed the airfield at Dogahbur in Eritrea, damaging two Caproni Ca 133s.

On August 16th, capt. Ritoux-Lachaud in GM-82 claimed a three-engined Caproni. Sgt. Cunibil gave the following account of the incident:

"*...while we were covering the evacuation of Britiah Somalia, adjudant-chef Trécan saw a three-engined Caproni above him. He attacked, firing a burst of 240 rounds. As he had attacked from close range, he went into a steep dive to avoid colliding with the Caproni. Sgt, Portalis, believing the Glen had been hit, baled out. We had, in fact, only been struck by a few bullets, none of them serious. Portalis landed near a British unit withdrawing towards Aden and was returned to base a few days later...*"

Trécan's victim was not a Caproni but a Savoia-Marchetti SM. 79 of the 44° Gruppo, piloted by sottotenente Luigi Conti. His brief encounter with Trécan ended tragically as author Chris Shores describes [Dust Clouds in the Middle East. Grub Street. London 1996]:

"*If only the SM. 79 had been equipped with a radio, Conti and his crew might probably have survived the attack. After Ritoux-Lachaud dived away, the other Italian aircrews saw a thin trail of black smoke coming from Conti's aircraft. His comrades in the formation signalled desperately to Conti [in an effort] to warn him [of what was happening] but his crew merely replied with friendly waves while the trail of black smoke thickened. Suddenly the Savoia exploded in a ball of flame and fell to the ground near Sharm el Sheik.*"

The shooting down of the SM. 79 was not officially confirmed by the RAF and so, contrary to the hopes of sgt. Cunibil, it did not become the first "kill" of the Free French Air Forces.

On September 8th, it was the turn of GM-82 to suffer at the hands of the enemy. While strafing the airstrip at Moggio, the Glenn was attacked by a Fiat CR. 42 which had been scrambled from Addis-Ababa. All the crew were killed except for lieutenant de Maismont who was captured by the Italians and condemned to death. Fortunately, the sentence was later repealed.

December 16th, 1940. GM-102 came to a similar but less tragic end. Sgt. Cunibil's account runs as follows:

"*... [commandant] Dodelier was skipper/observer, Trécan - pilot, Michel - radio/gunner and myself - mechanic. GM-102 took off at 07:30h half an hour later than planned to check the damage to the air- field at Dire-Dawa after the bombing by Blenheims [8 Sqn RAF]. It was regarded as a dangerous place because it was well defended. To try to catch the Italians off guard, Dodelier decided to try out a new approach. The plan was to fly in at high altitude [7500 m/25,000ft] then descend with both engines throttled right back to reduce the sound of our approach. As we got closer we saw a [biplane] fighter above us but it was too far away to tell if it was a CR.32 or CR. 42. I signalled to Michel who alerted Trécan over the intercomm. While still watching the fighter, I noticed that we were continuing to descend - which struck me as odd. I signalled to Michel again but, a few seconds later, when we were down to 3500 metres [11, 500 ft], I realised it wasn't one fighter on our tail but two CR.32's coming at us in a shallow dive.*

I sounded the alert a third time. Trécan, the pilot, opened up both engines and levelled out but it was too late. Our attackers had lined up on each side of our tail. Michel, in the turret did his best. As for me, manning the rear machine gun in the belly, I couldn't help because the fighters weren't in my line of fire. One of them broke away very quickly - and later I discovered why - but the other continued to attack us, setting the starboard motor on fire and piercing a fuel tank. From my position [behind the wing] I was able to assess the situation and advised Trécan to cut the engine. We were then struck by a second burst that finished us off. The Glenn hurtled towards the ground on full power. Trécan had been wounded, perhaps fatally. Michel signalled me to bail out. I didn't hesitate. As I drifted down, I saw our plane hit the ground and burst into flames. Michel jumped without a 'chute."

Cunibil was the only survivor. Captured by the Italians, he met up with lieutenant de Maismont in an Ethiopian jail. Later, both were freed when invading British forces occupied Addis-Ababa.

GM-102's first attacker was sottotenente Veronese of 410ª squadiriglia. Having climbed to 25000ft in order to catch the Glenn, Veronese dived at full throttle on the unsuspecting bomber and opened fire at close range. He saw smoke pour out of the starboard engine and the propeller start to windmill but having climbed too high without oxygen, Veronese started to feel unwell. He broke off the attack and returned to base where he was hospitalised.

The second CR. 32, piloted by sergente-maggiore Athos Tieghi, continued the attack, scoring the hits which set the plane alight and sent it crashing to the ground. Tieghi saw two parachutes open; the second [Michel's] became tangled on the tail of the Glenn.

The loss of both aircraft ended the story of the "Aden Squadron" and it was officially disbanded soon afterwards.

ESCADRILLE de BOMBARDEMENT N° 2

Originally formed to take part in the Dakar expedition of Sept, '40, the Groupe du Combat N° 1 was disbanded at Fort-Lamy (Chad) on November 20th, 1940 and merged with the Détachment Permanent des Forces Aériennes du Tchad.

Following the formation of Groupement de Bombardement N° 1 (GRB - 1, the future Groupe "Lorraine") and its departure for the Western Front, the remaining crews in Afrique Equatoriale Française (AEF) recovered three Glenns abandoned by GB I/62 at Libreville and put two of them back into serviceable condition (GM-109 and GM-110). The aircraft were allotted RAF serials HK836 and HK645. The crews were also able to "borrow" half a dozen more Glenns which were being assembled at Takoradi. The six were part of a large crated shipment which had been earmarked for South African Air Force Squadrons.

The eight aircraft and their crews were brought together at Brazzaville to form Escadrille de Bombardement N° 2 under the leadership of capitaine (later commandant) Goumin. From Brazzaville, the squadron set off towards Egypt. Glenn AH290 made a forced-landing at El Fasher in the Sudan on May 12th, 1941 but the crew were unhurt. After a five-day journey over 3000 km, the remaining seven aircraft reached the airfield at Abu-Sweir. On arrival, the Free French unit was attached to N° 24 Sqn, SAAF (Maryland II's) and given the task of dropping leaflets on Syria in an attempt to persuade the resident French forces to switch their allegiance from Vichy to the Allied cause.

During the first mission on May 18th, one of the Glenns was intercepted by a Morane 406C of GC. I/7 which scored several hits before breaking away. Next day, seized by feelings of remorse, lieutenant Rabat borrowed one of the South African Marylands and flew it to the Vichy-held base at Quneitra, surrendering to the authorities on landing.

In the French magazine "L'Illustration" of December 11th, 1943, Labat gave the following explanation:

"*...on the following day, I was asked to fly a reconnaissance mission over Syria and ordered to shoot at any German aircraft I encountered. I carried out this mission on Sunday, June 17th [sic]. I spotted two Junkers [Ju 52's] at Aleppo but did not fire at them. On my return, the English asked me to explain my actions. I told my squadron commander, who happened to be there, that I was unwilling to fire a single bullet over Syria. He told me he approved of my stand and that he was about to leave for Cairo where he would seek the support of général Catroux. He left on the 18th and I did not see him again. I was then ordered to hold myself in readiness for a bombing raid on a target in Syria. I agreed to do so, but*

pretended that I needed to check my wheel brakes beforehand. At midday, I went out to the runway in shirtsleeves and without a helmet so as not to betray my intentions. I started up and took off straight away.
I didn't want to run the risk of flying for too long over Syrian terri-tory without any means to defend myself against an attack by fighters so I chose a place where people on the ground could see I was landing voluntarily. Unfortunately, in choosing Quneitra, I was not aware of the cement blocks that were hidden amongst the grass. The right undercarriage leg was ripped off and, to my great regret, the aircraft smashed into the ground."
As might be expected, this "reverse defection" did nothing to enhance relations between the Free French and the British. Comdt. Goumin, summoned to explain himself to Major-Gen Clark, pleaded for a chance to redeem the honour of EB N° 2. What Goumin got was a one way ticket to hell: a supply drop of munitions and medicines to the beleagured British garrison at Retimo, on the embattled island of Crete.
On May 26th, 1941, six Maryland II's of 24 Sqn, RAAF, took off from Abu Sweir. On board AH307 (SAAF serial 1607) was comdt. Goumin. He, together with a second aircraft, was to make the supply drop while the other four Marylands strafed the airbase at Maleme west of Retimo. Maleme had fallen to the Germans on May 21st and was now the focal point of a massive air supply operation by swarms of Ju 52's.
After completing the air drop to the British garrison, Goumin apparently decided to join in the attack on Maleme. In the following extract from "Air War in Yugoslavia, Greece & Crete" by C.Shores, B.Cull and N. Malizia; Grub Street. London 1987. Goumin's radio/gunner described what followed:
"*...on arriving, we saw Canea then reached Maleme. The beach was crowded. The pilot strafed the parked Ju 52's with his four wing guns and I joined in with my machine guns. The Germans did not waste time in replying. Streams of tracer came flying at us from every direction. Sgt. Roger Lefèvre, the turret gunner, told me later that we'd been attacked by a German fighter, Suddenly, the Glenn lurched wildly. I lost my footing and Lefèvre out of the turet and landed on top of me - both knees hitting me in the back. The fall pulled out the lead of his intercomm. There was a sudden silence and we found our parachute harnesses had become entangled.*
The Glenn continued to fly but through the holes made by cannon shells in the fuselage, I could see the ground coming up fast. I braced myself for the impact and curled up into a ball. As we hit the ground, my gun mount swung round and the gunsight slammed against my head. When I regained consciousness, I saw that the aircraft was lying on its belly in a ditch - an unbeliveable stroke of luck. Both engines were on fire and it was the heat which woke me up. It was impossible to get out from underneath so I go rid of my parachute while Lefèvre opened the fuselage hatch by the turret. I helped him get out but as soon as our feet touched the ground, a patrol of Austrian alpine troops arrived and took us both prisoner..."
Commandant Goumin, who had taken it upon himself to vindicate the reputation of the FFAF, was found dead - killed by rounds from the Messerschmitt Bf 109 flown by Leutnant Emil Obert of III./JG77. Courcot, the pilot of Maryland AH307, who had been seriously wounded, joined the two gunners in captivity.
The command of EB N° 2 was taken over by lieut.colonel de Marmier. The unit was redesignated as "C - Flight" and attached to N° 39 Sqn, RAF, who used the French crews to ferry replacement aircraft across the Central African route from Takoradi to Egypt. When circumstances allowed the formation of a new independent squadron, C-Flight was disbanded on September 5th, 1941 and the FFAF crews were transferred to Damascus and integrated into the Groupe "Lorraine".

GROUPE "BRETAGNE"

While GRB-1 went off to the Sudan and EB-2 was being formed at Brazzaville, the Détachment Permanent des Forces Aériennes du Tchad (DPFAT) continued training its aircrews on the two Glenns recovered from Libreville (GM-109 and GM-110). Following the arrival of French personnel from Britain plus the delivery of eight Westland Lysanders and four new Glenns from Takoradi (BJ428 and BS765 were the first to be handed over on July 15th, 1941), it was now possible to set up Reconnaissance Group N° 1. Officially christened Groupe "Bretagne" on January 1st, 1942, the units first CO was commandant No'l.
When the two original Glenns are requisitioned by HQ FAAFL for command & liason duties, "Bretagne" divided its arcraft into two squadrons - "Rennes", flying Lysanders and "Nantes" flying Glenns. Their serial numbers were MQ228 (ex-French GM-228) AR716, BJ428 & BS765.
On January 22nd, 1942, Fort-Lamy is bombed by a Heinkel He 111. Général Leclerc reacts immediately and mounts an offensive sweep against the Italian bases in the heart of Libya, close to the northern border of Chad. The objective is to drive out the Italians then withdraw without leaving a force of occupation. For the sake of security, the four Glenns are moved from Fort-Lamy to Fort-Archimbault, 600km [373 miles] to the south-east.
March 2nd, 1942, Groupe "Bretagne" fly to Faya-Largeau to support Leclerc in his first Fezzan campaign. The principal airfield is at Zouar, with primitive forward airstrips at Wour, Aozou & Tallagoum.
March 3rd, 06:30hours. Three Glenns take of from Wour - BS765 (comdt. Noël) BJ428 (lieut. Mahé) and MQ228 (lieut. Court). Noël's mission is to reconnoitre Brach and Sebah, Mahe's task is to photograph the fort at El Gatrun, then proceed to the airfield and fort at Marzouk where, after taking pictures, he was bomb it together with the third Glenn (Court's) which was carrying 16 French-made bombs destined for the hangar on Marzouk airfield. The round trip across the desert totalled 1138km [707 miles]
The outward leg was accomplished despite atrocious weather conditions. At 08:20h lieutenant Court drops his bombs on Marzouk. On the return flight the visibility deteriorates rapidly. Worried he might run out of fuel, he makes a wheels-up landing at Aozou in the middle of a sandstorm. It is a remarkable landing. The propeller blades are bent but otherwise the aircraft is virtually undamaged and was to fly again. Court contacts the base at Zouar who despatch a Potez 540 with drums of fuel.
While this is happening, lieutenant Mahé bombs a target but it's the wrong one; it is the airfield at Brach, not Marzouk. The worsening weather conditions make it impossible to make a photo-recce of Al Qatrun. In poor visibility, Mahé sets BJ428 down in the open desert 100km [62 miles] north of Tibesti. The next day, after the sandstorm had blown itself out, Mahé finds it is impossible to raise Zouar on the radio so he and his crew stay by the aircraft for the rest of the day.
March 5th, 08:00h: BJ428 takes off and flies over Court's Glenn and the Potez 540. Judging the terrain to be too rough to attempt a landing, Mahé's aircraft sets down some 15km away from the crash site and sets off with sgt-chef Dubroca towards the Potez 540 which had unloaded 360 litres of fuel. At 17:45h, BJ428 lands close to the fuel drums.
March 6th: The morning of is spent in transferring the fuel to the Glenn which takes off at 11:15h. Forty minutes later, when they are 40km from Wour, the weather changes abruptly and the Glenn is caught in a cloud of sand. At 12:15h, with visibility reduced to almost zero, and running short of fuel, Mahé puts BJ428 down for a second time in the open desert.
March 7th: Mahé and adj. Canepa set off on foot towards towards Wour, returning in the afternoon with more aviation fuel. The tanks are filled again, the skies clear and BJ428 finally makes it back to Wour at 17:30h. The Glenn's odyssey is over.
As for commandant Noël, the bad weather forces him to turn back halfway to his target. The mission is reset for March 5th but other surprises are in store for the French airmen as Noël wrote in his report:
"*...the ground features bear little resemblance to the map - the details of which appear to be purely imaginary.*"
The Glenn returns with its photographs at 15:45h after a flight lasting five hours and twenty minutes.
The incidents recorded above typify the kind of missions flown by Groupe "Bretagne" and illustrate the hazardous nature of the terrain and weather conditions in which the crews had to operate.
Général Leclerc's first Fezzan campaign ended on March 14th, 1942. The air component is pulled back to Fort-Archimbault and slips into a twilight existence from which it is summoned from time to time to fly further reconnaissance missions over Italian positions in southern Libya.
During September 1942, five Bristol Blenheims Mk IV's are delivered to Escadrille "Nantes". Their arrival is timely since only two of the squadron's original Glenns (AR 716 & BJ765) are now serviceable. Since its pancake landing in the desert, MQ228 has been languishing in the repair park at Bangui, awaiting a new pair of props and BS765 had been commandeered by HQ-FAAFL for liason duties. On November 5th, this last machine crashed at Zouar after an engine failed on take-off. Comandant de Saint-Pereuse was at the controls. The Glenn broke its back on hitting the ground. Sgt-chef Drouet and sgt. Saillard in the rear of the aircraft were both injured. Drouet died a few days later, Saillard, who was less seriously hurt, survived.
December 16th, 1942: The two Glenns, capitaine Mahé's BJ428 and lieutenant Netter's AR716 land at the forward airstrip at Zouar; the five Blenheims follow them in four days later. On the ground, général Leclerc was preparing the second Fezzan campaign which would allow his forces to link up with the British 8th Army at Tripoli.
December 26th: AR716 carries out its first mission of the campaign, flying top cover for a French column advancing to the east of Al Qatrun. On reaching the Italian outpost, the Glenn dives down and strafes-several vehicles. A witness to the event relates what happened next:
"*...on the first pass, the plane was hit by ground fire. A shell blew off the pilot's left foot (adj.Weill) and destroyed the left rudder pedal. The pilot, who was bleeding badly, summoned enough force to stabilise the aircraft then asked the observer, lieut. Netter to activate the dual control system. Weill then fainted. Netter took over the task of flying the Glenn and set course for Uigh-el-Kébir. But both engines were loosing power. They cut out completely as the airfield came into view and the airspeed indicator stopped working. Netter remained calm. To avoid stalling on the approach, he put the plane into a dive then levelled out and made a wheels-up landing without injury to the crew. Urgent medical help was requested but it came too late to save the pilot; adjudant Weill had lost too much blood and died a few minutes later.*"
The emergency landing damaged AR716 beyond repair. Only BJ428 remained and was able to carry out several more reconnaisance flights.
January 6th, 1943: A replacement aircraft, GM-102 flies in.January 9th: Mahé's tireless Glenn takes off to look for the Italian garrison from Marzuq - 140 men engaged in a "strategic withdrawal". The crew of BJ428 spots the column some 70km (44 miles) north of the abandoned fort. They make several strafing runs along the column, and drop a cheeky message urging the soldiers to surrender. The Italians promptly lay down their weapons and begin waving white handkerchiefs. Capt. Mahé passes a radio message to the nearest French column, swoops over the Italians then leaves to meet the motorised patrol and guide them back. When the French troops have disarmed the Italians, Mahé lands close by so that he and his crew can take part in the head-count.
January 19th: BJ428 flews its last mission of the second Fezzan campaign. Three days later the two Glenns and the three remaining Blenheims are assembled at Sebha where they become the nucleus of a single squadron.
April 4th: The Groupe "Bretagne" flies to Ben Gardanne and collects another Glenn AH292. Three months later, AH292 & BJ428 are ferried to Syria where the group was to be reconstituted.
October 13th, 1943: BJ428 is destroyed following an accident at Rayack. A month later, the group's aircrews are sent on a training course before converting onto the Martin B-26 Marauder.

THE ATLANTIC POCKETS

With men and equipment now in abundant supply at the aircrew training school in Marrakech, the decision is taken to create a special formation to the FFI (Forces Françaises de l'Intérieur) whose men were fighting the beleagured German troops in South-West France.
On August 11th, 1944, commandant Lapios takes charge of N° 1 Group equipped with Douglas A-24 dive bombers and sixteen aircrews. The aptly-named Capitaine Bataillé heads up N° 2 Group equipped with Douglas DB-7's (CO = capt. Ollivier) and Glenn Martin 167F's (CO = capt. Pialat) with thirteen aircrews.
August 18th. The units are integrated with Groupement "Patrie", led by lieut. colonel Morlaix. Groupe N° 2 moves to Mouzaïaville and the eight Glenns are sent to AIA at Algiers-Maison Blanche to be fitted with new engines. The serials are: GM-30, -75, -112, -127, -153, -162 and -744. This last serial does not appear in the list of Martin 167F's delivered and assembled. It is probably a misprint (for -144) but GM-744 appears on all surviving documents from August Ô44 to April '45 when the aircraft was transferred to GLAM. It is difficult to accept that everyone made the same mistake. One possible explanation is that "744" is part of a British serial alotted to a Maryland that "deserted" from the RAF (AR744). British records show that this aircraft served with N° 1 PRU then with 544 Sqn in the Middle East and was - officially at least - struck off charge (SOC) on 20-06-43...
On August 27th, GM-30 with lieut-colonel Morlaix on board, GM-75 and GM-182 with comdt. Navès, adjoint to Morlaix as a passenger, land at Toulouse-Francazal. The following day, they are joined by GM-127, -162 and -744.
August 29th: Capt. Bataillé in GM-182 flies the group's first mission - a reconnaissance of Bordeaux, Saintes and

Angoulème to pin-point the retreating German columns. Some are discovered in the suburbs of Angoulème.
August 30th: The Glenns and DB-7's move to Toulouse-Balma to ease the overloaded ressources at Francazal. One or two sorties are flown daily and fall into three categories: (1) Photo-recce flights in support of FAF South-West, (2) Liaison flights to various headquarters - Paris, Toulouse, Alger and (3) The search for servicable airfields better able to support combat operations. Several bases were visited such as Orly and Dreux (both jammed with US aircraft), Tours (unusable), Caen and Angers (too small).
September 9th: Lieutenant Casanova in GM-744 drops leaflets on la pointe de Grave. The German flak, installed at Verdon, delivers a warm greeting to the Glenn as it flies overhead. On board is a journalist and, in the days that followed, his report of the flight was splashed across the popular daily newspapers. On the same day, the decision was taken to send the Glenns to Cazaux. Only GM-182 stayed at Toulouse-Balma for flight tests using German lubricating oil - American oil now having become an extremely rare commodity.
September 13th: Two Glenns and two DB-7's arrive at Bourges with the intention of settling in but following the discovery that the airfield has no stocks of aviation fuel or lubricants, their stay is cut short.
GM-162 (capt. Pialat) is attached to N° 1 Group (Douglas A-24) to carry out photo-reconnaissance. The American air force was supposed to be supplying a Fairchild camera for the Glenn but when this fails to arrive, Pialat is replaced by lieut. Leclerc in GM-75 which is already fitted with some of the correct photographic equipment.
October 11th: Commandant Navès, CO deputy of N° 2 Group, Groupement "Patrie" orders the Glenns and DB-7's to prepare for bombing raids on German positions between la Sendre and Royan. The group encounters a major stumbling block; there are no bombs, fuses or bomb racks. A wide-spread hunt for these items is launched.
October 17th: Ten 200kg bombs and fifty 100kg bombs are found at Châteauroux. The joyful reaction is short-lived. The bombs are fitted with a rigid attachment hook which makes them unsuable. Undeterred, the mechanics try to find a way round the problem and make a test installation on one of the DB-7's. When this is found to work, capt. Bataillé orders them to modify the bomb racks on all the aircraft.
October 19th: N° 2 group learns that it has been renamed and is now GB II/18 Béarn. On the 26th, three DB-7's and GM-127 (capt. Bataillé) set up base at Cognac from where they are to undertake bombing missions but, once again, Groupement "Patrie" encounters a major snag. Because of the semi-irregular nature of the FFI formations - which grew out of the Maquis and disparate Resistance groups - a certain confusion reigns and it is not possible to coordinate air actions with those of the ground forces. The raids by Patrie's bombers on the German-held pockets can only be carried out at precise set times without prior arrangement with the FFI forces unless the evacuation of civilians is required from villages within the target area.
October 28th: the first bombing raid by three DB-7's takes place.
October 31st: GM-75, having spent over eights days traipsing round US bases in France and Belgium in search of a Fairchild camera, returns empty-handed.
November 9th: another change of identity. GB II/18 Béarn becomes GB I/34 Béarn and, on the following day, is re-deployed to Cognac where it settles in with four DB-7's, an Me 110, a Mauboussin and seven Glenns (GM-30, -75, -127, -153, -162, -182 & - 744)
November 20th: GB I/34 is on the move again, to new quarters at Bordeaux-Mérignac where GM-30, -162 and -744 are fitted with Type S bomb-racks and GM-75 finally gets the long-awaited Fairchild camera which - following a photo-reconnaissance mission on December 12th is discovered not to be in working order.
December 13th: the first offensive mission is launched by GM-162 (capt. Pialat) and GM-744 (sous-lieut. Schmitt). The two Glenns bomb flak emplacements south-west of Royan.
The last month of 1944 is marked by a major discovery. A massive stock-pile of bombs of all sizes is found at St Florentin but once again there is a problem; the local FFI unit refuse to part with what they regard as a valuable "war prize". Heated discussions over the release of the bombs leaves tempers frayed on both sides, but finally the FFI give way and the first consignment of bombs are delivered to Groupement "Patrie" on December 21st, 1944, allowing regular offensive sorties to be flown in the days that follow.
January 17th, 1945: GM-30 takes off to reconnoitre the area between Royan and la pointe de Grave. the Glenn was last seen by the observation post on la pointe de Richard, flying at low altitude and surrounded by flak bursts. It was seen to catch fire, crashing in the Talais region, a few miles from Verdon. On hitting the ground, the aircraft explodes, killing all five men on board (capitaine Bourdier - skipper/observer, capitaine Dorsinfand - HQ Forces Aériennes de l'Atlantique, sous-lieut. Retru - pilot, sergent-chef Porcher - mechanic, sergent Gros - radio). Their bodies are buried by the Germans with full military honours in the cemetery at Soulac. It later emerged that the Glenn had been shot down by a torpedo-boat armed with 20mm cannon.
January 20th: a detachment from GB I/31 Aunis led by capitaine Sautier arrives at Bordeaux-Mérignac to replace GB I/34 Béarn which had been selected for conversion to the B-26 Marauder. Béarn hands over its DB-7's and Glenns to the new unit which, up to then, had been flying Junkers Ju 88's abandoned by the Luftwaffe.
January 23rd: GB I/31 begins training on DB-7's and Glenns while Béarn continues to fly offensive missions - the last being a raid by three DB-7's and three Glenns (GM-74, -162 & -182) on the German-held farm at Taupignac. GM-153 overflies the target to take pictures of the attack.
February 20th: the aircrews of GB I/34 Béarn leave for Djedeida. Their aircraft - Douglas DB-7 N° 18, 89 & 129, plus the Glenns GM-57, -153, -162 & - 182 - are formally taken on charge by GB I/31 Aunis. Capitaine Dujols is placed in command of the unit.
February 22nd: The aircraft and crews are now operational and continue the bombing of the German-held pockets.
March 23rd: Shortly after take-off , whie flying over the Biscarosse region, the port engine of GM-75 catches fire. Without further ado, the mechanic and radio-operator bale out. The pilot, lieut. Dumont urges the observer, adj. Lentz to do the same. Lentz hesitates for a few moments before diving out of the hatch. As he goes to leave, he is restrained by the pilot's foot. Dumont explains that since the engine fire is dying down he is going to try to land. A few more minutes elapse then - realising that they cannot save the aircraft - both men decide to bale out. Dumont lands in a pine tree; Lentz sprains an ankle.
March 26th: GB I/31 Aunis moves to Cazaux from where, on April 17th, GM-162 & - 744 make a final raid German positions. In the evening of the same day, the two Glenns together with GM-153 & - 182 are delivered to Villacoublay and handed over to GLAM (Groupe de Liaison Aérienne Ministérielle)
The Glenns had flown 62 offensive sorties with GB I/31 Aunis and 71 with GB I/34 Béarn. If the guns of the Glenns were silenced for ever on April 17th, 1945, the career of this remarkable plane did not end there. The last example was still flying six years later.

GLENN.L.MARTIN 167F
Supplementary Notes and Assessment

As a general rule, the Glenn carried a 3-man crew when operated by l'Armée de l'Air and a 4-man crew when operated by Aéronavale units. The fourth man was a mechanic/lower rear gunner. Free French units also used 4-man crews.
In French bombers, the skipper (chef de bord) was not the pilot but the observer. In the Groupe Bretagne, this custom existed alongside the British tradition in which the pilot was the skipper - regardless of rank.
It should be noted that FAF observers were also qualified to fly the aircraft and, in the Glenn, could do so in an emergency by means of a dual control system fitted in the glazed nose.
This was necessary because the fuselage of the Martin 167F had been built using transverse bulkheads which, in effect, sealed the observer, pilot and rear gunners in separate compartments and prevented them coming to each other's aid. This serious design fault was remedied in the 167's immediate successor, the Martin 187 Baltimore - built to RAF specifications after their initial experience with the Glenns inherited from the French production order.
In combat, the Glenn proved to be a rugged, durable aircraft mainly because of its Pratt and Whitney radials which were exceptionally well-engineered and reliable. The engine failures recorded in the text were almost always due to inadequate maintenance without the proper equipment or facilities in extremely unfavourable tropical or desert environments.
The Glenn airframe was easy to maintain and handled well in the air with no vices except when making cross-wind take-offs and landings.
By 1941 however, its performance and offensive capabilities were clearly substandard since it could not be fitted with bombs larger than 50kg (some Glenns were subsequently modified to allow this). It also proved vulnerable to small arms fire due to the absence of armour-plate for crew protection and the lack of self-sealing fuel tanks.
Its defensive armament was also inadequate and from March 1941, l'Aéronavale installed twin MAC 34's in the dorsal turret. In 1942, l'Armée de l'Air modified a number of its Glenns by installing twin machine guns in both the top and lower gun positions and added a fifth gun on a vibrating mount in the extreme rear of the fuselage firing directly behind and below. This installation, like the tail gun fitted to the Potez 63.11, was to be fired on the off-chance that it might score hits on a pursuer - haphazardly, to say the least.
The first 215 Glenns were allocated a buzz-number starting with "U-101" (N° 1) painted under the wings. The practice was quickly abandoned for security reasons and most of the numbers already applied were painted out but in 1944 some aircraft could still be seen carrying their original numbers.

PHOTO CAPTIONS
Page numbers refer to Aéro Journal N° 9
Page 4/5:The Glenn BJ428 on the forward airstrip at Tallagoum in Chad. The picture gives some idea of the desert terrain and the primitive conditions the air and ground crews had to cope with.
Page 6 [top]: A group portrait of the "Aden Squadron", Khormaksar, July 1940. Standing (from l. to r.) sgt. Cunibil, sgt-chef Poisson, sgt Méry, sgt-chef Rolland ( ) capt. Ritoux-Lachaud ( ) capt. Dodelier ( ) lieut. de Mais-mont (prisoner, with Groupe Lorraine) adj-chef Trécan, sgt. Portalis & sgt. Labato de Faria ( ).
Page 7 [top]: One of the two Glenns of "Aden Squadron" at Khormaksar shortly after its arrival in mid-July 1940. Apart from the roundels and fin stripes, the aircraft carried no code letters, serials, or Cross of Lorraine.
Page 8 [top]: The ex-RAF Maryland AH290 never reached Egypt. During its ferry flight, it crashlanded at El Fasher in the Sudan. Capt. Sandré and his crew were unhurt and posed for this picture in front of the wreck.
Page 8 - [bottom left]: Lamm, Newman, Breton and Guigonis from EB N° 2 attached to 39 Sqn, RAF at Fuka, Egypt, August 1941.
Page 8 - [bottom right]: The main bases and forward airfields used by Groupe Bretagne for opera-tions against Libya.
Page 11 [bottom]: A Glenn from Groupe Bretagne being refuelled by hand on the forward airstrip at Aozou. A canvas cover shields the glazed nose and cockpit from the sun. Aircrews regarded the sand and the heat as being more dangerous than the Italian Air Force.
Page 12 [top]: GM-228, photographed at Fort-Lamy, carried a fake RAF serial, MQ228 for administrative purposes. Note the partially completed Croix de Lorraine (the Free French emblem) on the fuselage.
Page 12 - [bottom]: The Fiat CR 42 captured by the French at Sebha in southern Libya. In the background is the fort, the subject of numerous photo-reconnaissance missions and bombing raids by the Glenns of Groupe Bretagne. The Fiat was abandoned on January 4th, 1943 by the 26° Squadriglia of Battaglione Aviazione Sahariana.
Page 13 [top]: The wreck of BS765 after one engine failed on take-off, November 5th, 1943. Both crewmen in the rear of the Glenn were injured when the fuselage broke in half; one dying a few days later. The aircraft had already been damaged by capt. Noël in a landing at Moussoro
painted in the red centre of the standard RAF blue and red upper wing roundels.
Page 13 - [second row - left & right]: MQ228 after being forced down in a sandstorm near Aozou. Virtually intact, the aircraft languished in the repair park at Bangui for six months awaiting the arrival of two new propellers. **Right** - Lieut. Court (centre) with two of the crew from MQ228.
Page 13 - [third row]: GM-109 was abandoned at Libreville by GB I/62 after the short campaign in Gabon, West Africa. Reconditioned by the FFAF, it was used for liaison duties by the CO of the FAAFL, colonel Carretier (second from left in the photo).
Page 13 - [bottom]: MQ228, probably at Fort-Archimbault in south-east Chad before général Leclerc's first Fezzan campaign. To simplify admin and maintenance, the Glenn was given an RAF-type serial but it is completely fictitious. To avoid confusion, the letters "O" & "Q" were never used. RAF serials jump from MN to MP.
Page 14 [top]: GM-75 from GB I/34 Béarn in flight over German positions on the SW coast of France. Equipped with a Fairchild camera, the Glenn flew several photo-recce mission over the region of Royan.
Page 15 [top]: A Glenn of 1/34 Béarn at Bordeaux-Mérignac near the end of 1944.
Page 15 - [bottom]: GM-162 of Groupement Patrie soon after its arrival at Toulouse, end of August 1944. Collection J.Mutin

The Fleet Air Arm 1939 - 1945

French text by John Driscoll
English version by Peter Lee

Except for a few spectacular operations such as the raid on the Italian fleet at Taranto or the sinking of the Tirpitz, the World War Two activities of the Fleet Air Arm were overshadowed by those of the Royal Air Force. The FAA's daily role was not the stuff of headlines: escort duties for convoys, air support for ground operations, photo-reconnaissance. Through peacetime neglect, it was forced to go to war with obsolete aircraft and its early successes were entirely due to the courage and perseverance of its crews.
In all its wartime duties and encounters with the enemy, the Fleet Air Arm showed itself worthy of the names given to its aircraft carriers: "Courageous", "Indomitable" "Indefatigable" and - finally - "Victorious".

The origins of the Fleet Air Arm date back to April 13th 1912 with the creation of the Naval Wing of the Royal Flying Corps. One month before the outbreak of WW.1, the Naval Wing was renamed the Royal Naval Air Service. On April 1st, 1918, the RFC and the RNAS were merged to form the RAF. Although the naval branch was - in theory - subordinate to the Royal Navy, it quickly became the source of incessant disputes between Air Ministry and the Admiralty which was intent of safeguarding its position as the "senior service". A similar inter service rivalry plagued the American Navy and Army Air Forces for several decades.
On April 1st 1924, the naval branch became the Fleet Air Arm of the RAF, a title which still did not satisfy the admirals. It was only on May 24th 1939 when the entire FAA establishment was placed under the direct control of Admiralty that this particular power struggle came to an end; the other "demarcation disputes" were destined to rumble on.
The Air Ministry might have lost the FAA but it retained control of Flight Research and Development, Aircraft Production and General Inspectorate. The Admiralty, having regained what it most desired, had no option but to accept the dominant position of the RAF in these key areas and in the battle for resources.
In an ideal world, given its role in a maritime environment, the FAA should have been equipped with aircraft specifically designed for the tasks it was required to carry out: the reality was somewhat different. In 1939, most of its aircraft were the same as those used by the RAF, the only difference being that the FAA versions were "navalised" which usually meant the addition of an arrester hook to such types as the Sea Gladiator, Sea Hurricane and early Seafires. There were, of course, exceptions. The catapult seaplanes and amphibians such as the Fairey Fox and V.A.S Walrus had been designed to naval requirements, the Blackburn Skua was a dive-bomber with folding wings built for carrier operations and so was the legendary "Stringbag" - the Fairey Swordfish.
At the beginning, this was not a pressing issue. With its acquisition of the FAA, the Admiralty also obtained a number of land bases as part of the package; airfields which were promptly renamed in naval fashion with the prefix "HMS". This terrestrial dimension further blurred the operational boundaries between the the FAA and the RAF and raised hackles on both sides because the RAF had every intention of hunting down German U-boats and surface vessels. Coastal Command was fully equipped to carry out most of the functions of a naval air arm - and intended to do so. The reverse was also true; during the first difficult years of the North African campaign, Fleet Air Arm squadrons could be found operating from desert bases in support of the British 8th Army.

THE HUNT FOR SURFACE RAIDERS

When war was declared on September 3rd 1939, the FAA found itself equipped with aircraft whose performance was markedly inferior to the best machines used by the RAF and Luftwaffe. The Blackburn Skua, Roc and Fairey Swordfish were slow and poorly armed, and the nimble Sea Gladiator could not match the speed and firepower of the eight-gun Spitfire or the cannons of the Bf 109.
The FAA was not the only naval air arm that had to make do with sub-standard equipment. In 1939, practically every major maritime power faced the same situation. The prevailing opinion was that since carrier-borne aircraft were not expected to engage ground targets, their value in a war situation could only be judged by comparing like with like - an exercise from which everyone emerged feeling they were all, more or less, on an equal footing. As the war soon proved, this was a fatally flawed premise because carrier-borne aircraft quickly found themselves challenged in every theatre by land-based rivals.
At the beginning of the war, the FAA had nine carriers at its disposal, all of which put to sea. The overriding concern of the Admiralty was to locate and eliminate the German "surface raiders" which posed a deadly threat to the shipping routes between North America and the U.K.
The British naval effort got off to a bad start. Barely two weeks after the war had begun, the carrier HMS Courageous was torpedoed west of Ireland by U-29 taking its complement of Swordfish and most of the men from 811 and 820 Squadron to the bottom. The loss of the Courageous on September 17th was only partially compensated by the elimination of the Graf von Spee in the South Atlantic. It was a semi-obsolete Fairey Seafox floatplane catapulted from the RN cruiser Ajax which sighted the German battleship, triggering the naval action which led to the raider's demise after the Battle of the River Plate.
The first British aerial victory of WW.2 was gained by the Fleet Air Arm on September 26th 1939 when a Dornier Do 18 flying boat fell to a trio of Skuas piloted by Lieutenants S.B. McEwan, C.L.G Evans and W.A Robertson.
Seven months later, on April 10th 1940, the FAA scored a major success with the sinking of the German light cruiser Kπnigsberg in the port of Bergen during the Norwegian campaign. The strike by sixteen Skuas from 800 and 803 Sqns was led by Lieutenant W.P Lucy, and it was the first time that a naval vessel of this size had been sunk from the air in time of war.
The euphoria unleashed by this exploit quickly evaporated with the sinking of the carrier HMS Glorious off Norway on June 8th by the battle-cruisers Scharnhorst and Gneisenau.

NEW AIRCRAFT, MORE SQUADRONS

At the end of June 1940, the strength of the FAA was increased by the formation of ten new squadrons (3 fighter - 7 bomber/reconnaissance). It should be noted that an FAA squadron did not usually contain the same number of aircraft as its RAF equivalent. As a general rule, naval squadrons were equipped with between 9 and 12 machines but this number was elastic, going as low as four aircraft and - towards the end of the war - as high as twenty.
The prewar ship-borne squadrons had performed specific roles - fighter, torpedo-bomber, bomber-reconnaissance, anti-submarine warfare but as the war developed, they became multi-role units equipped with more than one aircraft type. This was particularly the case with with the new wartime class of escort carriers which, because of their size, could not always house separate squadrons of torpedo-bombers and fighters - even if they had been available.
These new units were equipped with the same semi-obsolescent types - Blackburn Skua and Roc (the Skua with a Boulton-Paul four-gun turret), the Sea Gladiator (No.804 Sqn) and the Fairey Swordfish. It was a stop-gap solution. What the Fleet Air Arm was waiting for - with growing impatience - were the promised deliveries of the Fairey Fulmar and Fairey Albacore; both designed by a company with a long tradition of building aircraft for the Naval Air Service and Fleet Air Arm.
The Fulmar had been conceived as a Hurricane-type fighter powered by the same Rolls-Royce Merlin and eight wing-guns but with a second seat for a radio op/navigator (observer) and fitted with all the extra equipment viewed as necessary for service with the fleet. The Fulmar entered service with No.806 Sqn on board HMS Illustrious in June 1940 where it was found to have excellent handling characteristics and a useful range. It was, however, handicapped by its size and weight (50% more than the Hurricane) which had a marked effect on its overall performance.
The story of the Fairey Albacore is unusual to say the least. It must be the only military aeroplane to be superceded by the aircraft it was designed to replace. Designed to take the place of the Swordfish on board the escort carriers, the Albacore spent the major part of its operational life on terra firma.
In November 1940, it was finally embarked on HMS Formidable with No.826 Sqn. Before that, it had served with 826 at Detling, near Maidstone in Kent. During the evacuation of the BEF from Dunkerque, the FAA played an important role in providing air cover and 826 Sqn's Albacores were particularly active in harassing German E-boats operating out of Zeebrugge.

OPERATIONAL CARRIER SQUADRONS & AIRCRAFT OF THE FLEET AIR ARM

SEPTEMBER 4th 1939

Sqn	Aircraft	Carrier	Codes
800	6 Skua, 3 Roc	HMS Ark Royal	A6-(x)
802	12 Sea Gladiator	HMS Glorious	G6-(x)
803	6 Skua, 3 Roc	HMS Ark Royal	A7-(x)
810	12 Swordfish	HMS Ark Royal	A2-(x)
811	4 Swordfish	HMS Courageous	U4-(x)
812	12 Swordfish	HMS Glorious	G3-(x)
813	9 Swordfish	HMS Eagle	E4-(x)
814	9 Swordfish	HMS Hermes	H3-(x)
820	9 Swordfish	HMS Ark Royal	4A-(x)
821	12 Swordfish	HMS Ark Royal	5A-(x)
822	12 Swordfish	HMS Courageous	U5-(x)
823	12 Swordfish	HMS Glorious	G4-(x)
824	9 Swordfish	HMS Eagle	E5-(x)
825	12 Swordfish	HMS Glorious	G5-(x)

"- (x)" represents the individual aircraft letter within each squadron.

In October 1940, relief arrived in the portly shape of the Martlet Mk.1, the British name for the Grumman F4F-3 Wildcat. These were, in fact, Model G-36A's, the fixed-wing export version ordered by the French but diverted to the UK. Twelve machines were allocated to a detachment from 804 Sqn which, two months later, became the nucleus of a new 802 Sqn (the previous 802 having gone down with HMS Glorious) On Christmas day 1940, Lieut. R.H.P Carver from 804 Sqn scored the first kill in a Martlet by shooting down a Junkers Ju 88 over Scapa Flow. It was a promising start, but the FAA had to wait until September 1941 before the fully "navalised" folding-wing Mk II arrived, allowing the Martlet to put to sea.

AT GRIPS WITH THE ITALIANS

The month of June 1940 also marked the appearance of a new enemy - Italy which possessed the most powerful navy in the Mediterranean. Malta, the key island outpost guarding the vital British sea lanes from Gibraltar to Suez became the prize that would be fought over in a ferocious air and naval battle that dragged on for more than two years.
A heavy blow was inflicted on the Italian Navy during the night of November 11th/12th 1940. when twenty Swordfish (4 a/c from 813 Sqn, 9 a/c from 815 Sqn, 5 a/c from 819 Sqn and 2 a/c from 824 Sqn) made a surprise attack on part of the Italian fleet moored at Taranto. The cruiser Conte di Cavour was put out of action for the duration of WW.2 and the Littorio and Caio Duilio were immobilised for between three to six months. The remaining vessels sought refuge in the port of Naples where, apart from a few brief sorties, they remained for the rest of the war.
On March 28th, 1941, the Battle of Cape Matapan off the shores of Greece put an end to Mussolini's dream of transforming the Mediterranean into "Mare Nostrum". Escorted by Fulmars from 803 Sqn, Albacores and Swordfish from 826 and 829 Sqn from HMS Formidable put a torpedo into the hull of the cruiser Vittorio Veneto.
The heaviest defeat for the Italian navy from an air attack took place in the Red Sea off the coast of Eritrea. On April 3rd 1941, Swordfish from 813 and 824 Sqns sank two destroyers, forced two more to run aground while a fifth was scuttled by its crew.

THE BATTLE OF THE ATLANTIC

Throughout 1940, British aircraft carriers were mostly employed in protecting the convoy routes between North America and the UK. When the Mediterranean Theatre (MTO) became the focal point of Britain's battle for survival, the carriers were converted into aircraft transporters. Because of their short range, the only way fighters could reach Malta and Egypt quickly was by launching them from host-carriers once these had entered the Mediterranean.
The situation worsened dramatically in December 1941 when Japan's entry into the war pushed the RAF into a rapid build-up of its forces in the Far East. This transformation of carriers into flat-topped merchantmen had important repercussions not only in the Battle of the Atlantic but also for the Arctic convoys to Archangel and Murmansk. The withdrawal of the air cover provided by carriers allowed the roving U-boat packs and German bombers based in Norway to operate with impunity. At times, the number of cargo ships lost to enemy action was so catastrophic (as with Convoy PQ17) it threatened to sever the vital life-line between the USA, the UK and the USSR.
While the carriers continued their supply role, Coastal Command and the FAA got together to plug the gap. The

result was the Merchant Ship Fighter Unit (MSFU) which could best be described as a "one-shot" solution similar to Japan's kamikaze in that the aircraft was regarded as expendable; the pilot - this being a British idea - was intended to be recoverable.
The scheme consisted of mounting catapult fighters on ordinary merchant ships; the pilot sharing the life and daily hazards of the crew. After being catapulted off to repel an enemy raider, he was required to ditch his aircraft alongside the parent-ship in the expectation of being picked up. The considerable dangers involved in ditching an aircraft in flat calm conditions let alone in icy Arctic waters or rough seas plus the prospect of not being rescued quickly enough underlines the courage of the pilots picked for this job.
The creation of the MSFU was shared between five Fighter Catapult Ships manned by FAA personnel and thirty five Catapult Aircraft Merchant Ships under the control of the RAF. In December 1940, the FAA placed three Fairey Fulmars aboard HMS Pegasus, and in May 1941, put Sea Hurricanes from 804 Sqn on HMS Ariguani, Maplin, Patia and Springbank. On August 3rd 1941, Lieut. R.W.H Everett, catapulted in a Sea Hurricane from HMS Maplin, scored the first MSFU victory by downing a long-range Fw 200 Condor. In May 1942, with the entry into service of the first escort carriers, FAA personnel were withdrawn and this hazardous activity became the sole responsibility of the RAF.

MALTA AND CRETE

On January 10th 1941, HMS Illustrious which had been the launch pad for the successful raid on Taranto, was attacked by forty three Junkers Ju 87 from II./St.G.1 commanded by Hauptmann Werner Hozzel and II./St.G.2 led by Major Walter Ennecerus. When the first Stukas came on the scene, there were only nine Fulmars were flying top cover. Lieut. "Bill" Barnes and his observer, Lieut. Desmond Vincent-Jones were ordered to scramble immediately. The following account by Vincent-Jones appeared in "Malta: The Hurricane Years" C.Shores and B.Cull, N.Malizia. Grub Street, London 1987:
"*When Barnes and I reached our Fulmar, it had just come up on the lift and the wings were being unfolded. When I jumped into the rear cockpit, I remember looking up and seeing what looked like a giant swarm of bees approaching from astern. There were at least one hundred planes, mostly Stukas. One section [of our squadron] was already in the air but ours was lined up nose to tail on the flight deck . We were No.2 for take-off. The engine of the plane in front refused to start. I remember standing up on my seat and waving to the deck crew to push it over to the right to give us a clear run. Now the swarm [of Stukas] was much closer and had begun to spread out before starting their dive. There was no doubt our carrier was the target. Barnes opened the throttle and we swept past our unlucky colleagues. A few seconds later we cleared the deck and started to climb. When we were less than two hundred feet up, we found ourselves surrounded by Ju 87's pulling out of their dives. Some were quite close, barely a hundred yards away and I could clearly see the rear gunners opening fire on us. Two bullets went through my navigation table and others buried themselves in my seat. I looked down and saw the poor old Illustrious ploughing through exploding columns of water, firing all guns and with flames and smoke rising from the rear deck . The first 500kg bomb had landed smack bang on top of the Fulmar whose engine had stalled. Nothing was ever found of the aircraft or its crew...*"
The damage to HMS Illustrious was so severe it was withdrawn from operations and sent to the USA for repairs which took twelve months to complete.
Meanwhile, the FAA - operating in the main from land bases - was engaged in the desperate but ultimately unsuccessful battles to save Greece and Crete. Equipped with Sea Gladiators, Fulmars and a few Brewster Buffalo, No.805 Sqn put up a remarkable fight in Crete but it was the pilots of 806 Sqn who really distinguished themselves. Reembarked in February 1941 on HMS Formidable after the bombing of HMS Illustrious, 806 Sqn notched up twenty "kills" with two of its pilots, Lieutenants Philip.D.J.Spark (+11-05-41) and Robert Macdonald Hall bagging five each.
Their triumph was short lived; HMS Formidable was severely damaged following an attack by a Junkers Ju 87 on May 26th 1941 and was withdrawn from operations.. It was to be a considerable time before another British carrier ventured into the Eastern Mediterranean

FROM DESERT SANDS TO SNOWBOUND WASTES

The middle of a desert is probably the last place one would expect to find a naval air unit but the acute shortage of combat aircraft forced the RAF to ask for the support of the Fleet Air Arm to defend the British positions in North Africa. The major role played by the FAA in the battles in Cyrenaica is not widely known or fully appreciated.
Three fighter squadrons - No.803 (Fulmar), 805 (Martlet) and 806 (Hurricane) were disembarked in Egypt and were merged into a Royal Navy Fighter Squadron which operated consecutively with RAF No.264, 269 and 234 Wing until February 1942. Other FAA squadrons flying Albacores and Swordfish operated from Egyptian bases at Fuka and Maaten Bagush flying anti-submarine patrols and pathfinder/target marking missions.
In June 1941, four squadrons were engaged in the campaign against the pro-Vichy French forces in Syria. The first encounter between the Fulmars of 803 Sqn and the Dewoitine D.520's resulted in the loss of four British aircraft. The defeat had a salutary effect on the FAA who used the aircraft more judiciously from then on. On that particular day, June 8th, Lieut. J.M.Christian, veteran of the Royal Navy actions against Vichy-French units at Mers-el-Kébir (Oran) and Dakar, was shot down and killed. Elsewhere, during the campaign, Swordfish and Albacores accounted for a torpedo-boat, a troop transport and a tanker.
On July 30th 1941, two Navy carriers, HMS Furious and Victorious made a surprise appearance in the Barents Sea off the extreme northeastern tip of Norway. Fortuity aircraft were launched against Kirkenes and Petsamo but obtained no significant results. The Luftwaffe claimed to have shot down twenty eight British aircraft; the actual losses totalled sixteen aircraft including six Albacores from 827 Sqn and five from 828 Sqn.
Lieut. A.Turnbull, who took part in the attack, gave the following account:
"*That day, I was flying in one of 827 Squadron's Albacores (a Mk.I, serial N4268, coded 4F) from HMS Victorious. Our mission was to attack the vessels in the harbour at Kirkenes with our Duplex torpedoes [...] My crew was made up of Lieut. Sergeant, observer, and Leading Airman James, radio operator. [...] By mistake, we flew along a fjord west of Kirkenes and had to climb to get over the cliffs. We passed over the crest then over the port and the quays. There were only two cargo ships and a light cruiser moored in the harbour. I learned later that the the cruiser was in fact the flak-ship Bremse which opened fire on us. I lined up on the [Bremse] but I was on the wrong bearing which took me away from the target towards a cargo ship equipped with flak cannons. Shells went through the wings, the canopy and cockpit. Despite the damage, we returned to make a second run and I then heard Sergeant shout "Fighter!" But apart from a Ju 87 which zig-zagged behind us I couldn't see anything.*
After a failed torpedo attack on the Bremse, I dived away. We had to get out through this very long fjord in which British and German aircraft were milling around. [...] We left the fjord in the vicinity of Vardπ or Vadsπ accompanied by another Albacore when an Me110 came up behind us. He manoeuvred around then, all of a sudden, our companion dived steeply to his right. I heard a tremendous explosion and was surprised, some time later, to find the crew were still alive. The Messerschmitt turned his attention on us. We had been hit in the tail and, more importantly, in the engine [...] which finally died. I don't remember much about our dive into the water - only that I tried to hang onto the windshield which had disappeared. The next thing I saw was the sea with sunlight bouncing off it. Shortly afterwards, we were picked up by a German boat - for us the war was over."

THE FIRST ESCORT CARRIER

In July 1941, HMS Audacity, the first escort carrier, entered service with the Royal Navy. Its previous history is somewhat curious because it began its career under the name of Hannover as a merchant ship in Germany. Following its capture in March 1940, it became the prototype for the new light class of carrier. Nine brand new Grumman Martlet Mk.II's from 802 Sqn were put on board and in mid-September the gallant little company set sail for Gibraltar with its first convoy. On September 21st, off the Spanish coast, two Fw 200C-3 Condors from 3./KG 40 were shot down - the first by Sub-Lieut J.W.Sleigh, the second by Sub-Lieuts Patterson and Fletcher.
On November 8th, while Audacity was escorting Convoy HG76 to the same destination, a third Condor was shot down - this time by Sub-Lieut. E.M Brown. In the course of the engagement, Lieut. D.C.Gibson, commander of the Martlet squadron, fell victim to the Condor's gunners.
The running fight broke out again when HMS Audacity ran the gauntlet during the return trip. On December 19th, Sub-Lieut. E.M Brown bagged another Fw 200 Condor off Bordeaux. During the attack, Sub-Lieut. J.W. Sleigh was hit and his attempt to land on the carrier ended in catastrophe.
Two days later, on December 21st, HMS Audacity was torpedoed by U-741. The sinking brought about - for the second time - the untimely demise of No.802 Sqn. It is worth recalling that 802 Sqn had already been "liquidated" with the sinking of HMS Glorious off Norway in June 1940. It was destined to experience the same fate for a third time when HMS Avenger was torpedoed on November 15th, 1942. The Admiralty decided to wait until May 1st 1945 before reforming the unlucky squadron for a fourth time...
Despite the early loss of HMS Audacity, the ship had provided tangible proof that the concept of the escort-carrier was basically sound and, moreover, that it was the only way to provide air cover for convoys from starting-point to destination. More CVE's - ordered from the USA - were on the way and would soon enter service. Audacity's successor, HMS Archer, began its first escort mission in April 1942. In total, the Royal Navy commissioned twenty escort carriers built on merchant ship hulls, fifteen of which were soured in the USA. This tally was increased by nineteen MAC-Ships - old tankers and bulk cargo carriers modified to take a rudimentary flight-deck.
In November 1941, a new delivery of fighters to Malta was organised code-named Operation PERPETUAL at the heart of which was the now-famous HMS Ark Royal which - according to the German propaganda machine - had been sunk several times over. On November 13th, whilst the carrier was returning to Gibraltar, Josef Goebbels finally had cause for genuine celebration when Ark Royal was struck by a salvo of torpedoes fired by U-81 and sank a short time later. In the Mediterranean at least, 1941 ended on a more cheerful note with the first night sinking, on December 21st, of a U-Boat by an 812 Sqn Swordfish fitted with ASV radar.

FACE TO FACE WITH THE JAPANESE

The biggest blow to British morale at the end of 1941 was the news Japan's attack on South-East Asia. At that date, the Fleet Air Arm only had six aeroplanes in the region - five of which were in a storage depot.
Consideration was given to sending the carrier HMS Indomitable to join HMS Prince of Wales and HMS Repulse already steaming at top speed towards Singapore. By a stroke of good fortune, the carrier ran aground in Bermuda and was unable to join the two battleships which were both sunk by Japanese dive-bombers in the same engagement
In order to get fighter aircraft to this new battlefront, the RAF was obliged once again to ask for the Navy's assistance. On January 27th 1942, 48 Hurricanes were flown off the deck of HMS Indomitable and landed in Batavia in the Dutch East Indies (now Java). The carrier made another delivery trip and was then attached to the Far-East Fleet in March 1942 where it joined HMS Hermes (old, slow and poorly-armed) and HMS Furious (another carrier from the prewar generation). Engaged in the defense of Ceylon, Indomitable's 16 Martlet Mk.II, 9 Sea Hurricanes and 12 Fulmar Mk.II proved to be no match for the Japanese "Zeroes".
At the end of March, more Fulmars from 808 Sqn - now orphaned by the sinking of the Ark Royal - arrived in the area and were attached with their crews to 273 Sqn RAF, based at China Bay.
On April 9th, a new disaster strikes the Royal Navy. Pulverised by the bombs from thirty two Aichi "Vals", HMS Hermes sank in less then ten minutes. The old carrier did not have any fighter aircraft on board. Six Fulmars from 273 Sqn RAF were dispatched from China Bay but arrived to late to render assistance.
The following account by Lieut.P.E.Bailey appeared in "Bloody Shambles, Vol. 2" by Christopher Shores and B.Cull, Grub Street, London 1993:
"*...I climbed as fast as I could - which was not easy in a Fulmar - and at about 6400m [21,000 ft] I saw the Hermes in front of me. When we got closer, I saw more aeroplanes gathered together in one spot than I'd ever seen before and, as I had no radio (none of us had) I dived towards the mel≥e thinking it was the best way picking up speed. The Fulmar could dive at up to 490 km/hr [304mph] - or at least that's what we believed - and that was my speed when I arrived right in the middle of a pile of aircraft which, as luck would have it, all belonged to the enemy. I remember noting that the Hermes was covered with bomb hits but was not on fire. She was also escorted by another vessel. I found myself facing a '96 [sic] and I was just about to open fire when there was the very devil of a noise inside the cockpit. I hit the firing button and to my great surprise the '96 went down. I then realised that the noise had been caused by the cockpit cover being*

torn off probably due to the speed the crate had picked up in the dive. There were still an incredible number of aeroplanes all around and I was now down to 300m [1,000 ft]. I headed back towards land because I was worried there might be Zeroes around. There were several aircraft ahead of me and once more, a '96 got in my way. I regret to say I continued on the same heading after that because my ammo was exhausted and I was getting pretty nervous."
Lieut. Bailey was credited with one "Val" confirmed and a second probable.

THE CHANNEL BREAKOUT

At the beginning of February 1942, six Swordfish of 825 Sqn were sent on detachment to Manston, the famous Battle of Britain airfield in Kent. The move was occasioned by the Admiralty's fear that the battle-cruisers, Scharnhorst, Gneisenau and the heavy cruiser Prinz Eugen of the Kriegsmarine might be about to leave the French port of Brest and make a run through the Channel to reach the German home port of Kiel.
The fear was well-founded. On February 12th, taking advantage of some atrocious weather, the three vessels left Brest and headed up the Channel at maximum speed. The six FAA Swordfish pressed home their torpedo attack with enormous courage and skill but failed to score any hits. All six were shot down. The flight leader, Lieut.Commander Eugene Esmonde received the posthumous award of the Victoria Cross and the five survivors were also decorated.
Despite the selfless courage displayed by the aircrews, Lord Killbracken found the attack raised a number of disturbing questions and his comments were recorded in "Bring back my Stringbag" by P. Davies, Pan Books, London 1980:
"*...the reason why No.825 Squadron was sent out has never been explained despite the fact that some explanations should have been forthcoming. The commission of enquiry never even sought to answer that question. Land-based operations against enemy surface vessels in the Channel were not part of the remit for naval aircraft. The RAF had placed several squadrons of modern, high-speed bombers on stand-by for this operation and it did not need the help of Esmonde's tiny formation. Bomber Command had 242 aircraft ready to take off [...] Coastal Command was ready to intervene with over forty Beaufighters armed with torpedoes and thirty four RAF fighter squadrons were available to provide cover - a total of over 500 Spitfires and Hurricanes.*
The whole affair, perhaps the saddest of the war, went wrong from the very start. For reasons which are hard to fathom, it was believed that the [German} battle-cruisers would probably leave Brest in broad daylight. Only one aircraft, a Hudson from Coastal Command, had been given the task of patrolling over the port from nightfall to 23:00 hrs when it was due to be relieved by another aircraft. The night was very dark and the ASV set in the Hudson broke down at 19:20 hrs. The relief aircraft did not arrive until 22:38 hrs. A close surveillance was maintained until first light and no one realised that the Scharnhorst, Gneisenau and Prinz Eugen with a powerful escort of destroyers and E-boats had escaped at 21:20 hrs during the 198 minutes when Brest had not been under radar surveillance.
The RAF sent out two other aircraft on separate reconnaissance flights during the night and a morning patrol by two Spitfires but the enemy fleet was not spotted until 10:42 hrs when two Spitfires who had been scrambled to intercept two Messerschmitts, came across the German ships by pure chance. The fleet was then approaching the Straits of Dover after having sailed 500 km [310 miles] with-out being detected. For reasons which remain obscure, the pilots had been forbidden to use their radios and so it was not until they had returned to their base at 11:09 hrs that they were able to pass on the news that half the RAF was waiting for.
The events which followed are beyond understanding. As a naval unit, Esmonde's squadron was under the command of the Vice-Admiral:Dover Area Command which received the news at 11:30 hrs and ordered the Stringbags to take off an hour later. Their attack was supposed to be coordinated with an attack by four Beaufighters, the first "wavelet" of a massive tide poised to overwhelm the enemy. However, the Beaufighters were not able to take off before 13:40 hrs, seventy minutes after the moment when Esmonde decided he couldn't wait any longer.
It had been expected that there would be a strong reaction from enemy planes and V-A:Dover had telephoned RAF Fighter Command to arrange for five squadrons of Spitfires and Hurricanes to escort 825's aircraft. Only one of the promised squadrons reached Manston by 12:30 hrs and the ten Spitfires rapidly lost contact with the slower Stringbags. Because of this, Esmonde's formation - which took off at the precise time in bad visibility were left abandoned and virtually unprotected until it got close to the German fleet which was now at least 20 km [12 miles] north of Calais.
They approached [the target] in two groups of three. Before they reached the formidable screen of destroyers, they were attacked by a strong force of enemy fighters. Esmonde's aircraft was the first to be hit. His port wings were ripped apart [according to a survivor] but the Stringbag continued towards the big ships at low altitude, flying over the surrounding destroyers.
His two fellow pilots, Kingsmill and Rose, were both hit but pressed on. Rose had been seriously wounded, his gunner killed and his fuel tank blown to bits by a shell. Esmonde's plane crashed into the water after being hit again when he was only 300 metres [1000 yards] from the battle-cruisers.
Kingsmill and his observer were both wounded and further damage was inflicted on their aircraft. But they got closer to the Scharnhorst and Kingsmill was able to aim and drop his torpedo before crashing into the water. Rose did the same; he launched his torpedo at the Scharnhorst and turned back over the destroyer screen before his motor cut out.
Of the second group [of three] led by Lieut. Thompson, nothing is known. Flying behind Esmonde, they were never seen by any of the survivors.
And thus ended the most incomprehensible, the most badly badly planned and the most courageous operation in the history of [British] naval aviation."

ANOTHER CLASH WITH THE FRENCH

On May 5th 1942, accompanied by a powerful battle fleet, the carriers HMS Illustrious and Indomitable appeared in the bay of Diego-Suarez, site of a French naval base on the Indian Ocean island of Madagascar. At this point in the war, Madagascar was controlled by a pro-Vichy administration and the British feared that the French under the pressure of the authorities would not agree to hand over the bases which were providing German and Japanese submarines with fuel and supplies for their increasing activities in the Indian Ocean.
Five fighter squadrons and four torpedo-bomber squadrons took part in the operation codenamed IRONCLAD. While the Swordfish concentrated on taking out the principal naval targets - the escort vessel D'Entrecasteaux and the submarine Bévéziers, the Martlets of 881 Sqn wrested control of the skies from the modest French air component - a dozen Morane 406s and half as many Potez 63.11s.
Two Potez 63.11s were shot down on May 6th, the first by Lieut. R.A. Bird and Sub-Lieut. B.J. Waller and the second by Lieut. C.C. Tomkinson. Next day, Waller and Tomkinson both bagged a Morane, Sub-Lieut. J.A. Lyon got a third and a fourth fell to the combined fire of Waller and Lyon.
In fact, the French only lost three Moranes, including one flown by the celebrated prewar aviator capitaine Bernache-Assolant. Lieut. L.A. Horden, the commander of 881 Sqn, was shot down on the first day but he was able to make a successful pancake landing. The dogfights on May 6th and 7th were the only aerial encounters of the whole campaign.

VICTORIES AT MURMANSK AND MALTA

The month of June 1942 marked an intensive period of activity for the Fleet Air Arm, from the protection of convoys in the North (PQ17) to the warmer waters of the Mediterranean (Operation HARPOON). It was in the MTO, in August, that the struggle against the enemy reached its high point.
On August 10th, in Operations PEDESTAL, the largest ever convoy bound for Malta sailed through the Straits of Gibraltar; thirteen cargo ships and a tanker escorted by no less than four aircraft-carriers (HMS Eagle, Argus, Victorious & Indomitable), two battle-crusiers, seven cruisers and twenty-six destroyers. The carrier HMS Furious was part of the convoy, loaded with Spitfires for Malta. It was the most important naval air operation ever mounted by the Royal Navy.
By a quirk of fate, it was a French commercial airliner that sounded the alert on August 10th. The next day, the German sub U-73 torpedoed HMS Eagle which sank in six minutes, taking almost all the Sea Hurricanes of 824 Sqn and the Swordfish of 824 Sqn to the bottom.
On August 12th, HMS Indomitable suffered damage when it was dive bombed by Ju 87's. The battle was not all one-sided; in the two days of fighting, the FAA claimed thirty nine victories of which twenty eight were scored by the Sea Hurricanes of 800 and 880 Sqns and the Martlet II's of 806 Sqn from HMS Indomitable.
The fight raged on for another day but in spite of the heavy losses, 32,000 tons of supplies and munitions, the tanker and thirty Spitfires reached Malta. By any reckoning, Operation PEDESTAL was a resounding victory.
September brought news of the successful arrival of convoy PQ18 in Murmansk. The lessons learned from the disaster that befell PQ17 finally bore fruit when 802 & 883 Sqn aboard the escort carrier Avenger destroyed five enemy planes and damaged seventeen others.

THE LAST STAND OF VICHY-FRANCE

As a participant in the Anglo-American landings in North Africa on November 8th 1942 (Operation TORCH), the Royal Navy supplied seven of its aircraft carriers to support the four from the US Navy. Not everything went smoothly - particularly at Oran, the sector allotted to the Fleet Air Arm. On their first sortie, four Albacore were shot down and three more heavily damaged by Dewoitine D.520 fighters. The Sea Hurricanes of 800 Sqn were slow to react but redressed the balance by destroying five French planes. A few minutes later, the D.520's came up against the Seafires of 807 Sqn. Sgt. Caussé of GCIII/3 fell victim to the guns of Sub-Lieut. Baldwin - the first aerial victory attributed to a Seafire.
The brief fratricidal combat ended on November 10th but in Algeria, the FAA left behind fifteen Sea Hurricanes, eight Martlets, eight Albacores and two Fulmars. most of them wrecked by inexperienced pilots due to - as the official report said - "to lack of familiarisation".
On November 15th, HMS Avenger was torpedoed by U-155 to the west of Gibraltar whilst on its way back to the UK. Two days later an Albacore of 820 Sqn sank U-331 which had previously been damaged by a Lockheed Hudson. It should be noted that U-331 gave away its position after sinking the British cruiser Barham.
A fuller account of the clashes between British and Vichy-French forces can be found in "L'Aviation de Vichy au Combat - Vol.1" by C-J.Ehrengardt and C.F Shores, Lavauzelle, Paris, 1985.

1943 - A MOMENTOUS YEAR

The month of May marked an important turning point for the Fleet Air Arm. In the Mediterranean, the Axis forces had been driven out of North Africa and the relentless siege that threatened to obliterate Malta had been lifted.
In the North Atlantic the German U-boat losses in May were the heaviest ever recorded and many were temporarily withdrawn until new measures to ensure their survival could be devised. The Battle of the Atlantic was not over, but the result was no longer in doubt and - as if to underline this - U-572 achieved the doubtful distinction of being the first German submarine to be sunk by rocket projectiles fired by a Swordfish from 819 Sqn.
In the same month, The carrier HMS Victorious passed through the Panama Canal to join the US Pacific Fleet in time to participate in its operations in the Coral Sea. On board were three squadrons of Martlets plus two more equipped with Grumman Avengers. One of these, 832 Sqn, was transferred to the US carrier Saratoga where it took part in support of the landings in the Central Solomon Islands.
May also saw the formation of No.1830 Sqn equipped with the equally new, inverted gull wing Vought Corsair - larger and more powerful than any previous fighter the FAA had flown.
By the end of the year, eight FAA squadrons were equipped with Corsairs. Because the roof of the hangar deck on British carriers was lower than on their American counterparts, the Corsairs had to have 40cm [16 inches] clipped off each wingtip to allow them to be stowed with the wings folded upwards. Although the US Marines employed the Corsair with great effect, the Royal Navy was the first to use them for carrier operations; the American Navy, on the other hand, considered them to be unsuitable in the shipboard role and took a long time to change its mind.
In July, the Grumman Hellcat, the heavier, faster successor to the Martlet came into service with the FAA, going first to 800 Sqn. Both the Hellcat and the Corsair were destined to emerge as two of the most outstanding fighter aircraft of the war.
The FAA had a secondary involvement with the Anglo-American invasion of Sicily which it nevertheless supported with a group of three carriers. On July 16th, HMS Indomitable which had been hit during Operation PEDESTAL was heavily damaged in an enemy air raid and had to be sent back to the USA for further repairs.
After its back seat role in the Sicilian invasion, the Fleet Air Arm was put back firmly into the front line for Operation AVALANCHE - launched on September 9th 1943. More than a hundred fighters embarked on seven Royal Navy carriers provided air support during the landings at Salerno, south of Naples. Despite fierce resistance and heavy casualties, the Allied held on to the bridgehead and finally broke through - an action which lead to Italian demands for an armistice.

THE FINAL BLOWS IN EUROPE

At the beginning of 1944, the Royal Navy was still preoccupied with the looming presence of the German battleship Tirpitz anchored in Alta Fjord, near Trondheim, Norway. On April 3rd, a raid was launched by a large number of aircraft from Furious, Victorious and Pursuer. Several direct hits were scored by Barracudas from 827 and 830 Sqns. A second mission - Operation GOODWOOD launched on July 17th - achieved no positive results. After further damage was inflicted by the RAF, the Tirpitz was towed to a new sanctuary in Tromso Fjord where in a further RAF raid on November 12th, it was hit by several "Tallboys" (bombs weighing 5,500kg/12,000 lbs). Photos taken after the raid showed that the battleship had completely capsized and was now lying bottom up.

In the spring of 1944, the convoys to Russia were sailing with increasing frequency. Between March 4th and 6th, the Swordfish of 816 Sqn actively participated in the destruction of three German submarines (U-475, U-366 and U-973). Swordfish from 819 & 846 Sqns were not idle either. sending U-288 to the bottom on April 3rd. The fighters were busy too; the Martlets of 819 Sqn, flying defensive patrols, managed to shoot down four enemy aircraft during the course of the voyage to Murmansk.

Several squadrons of Avengers and Swordfish were seconded to RAF Coastal Command where they were used against enemy coastal vessels prior to the invasion of Normandy. After the Allies were successfully established in France, some of these squadrons specialised in attacking E-boats in the Norwegian fjords. These operations continued until the German forces in the area surrendered.

In the Mediterranean, on August 5th, 1944, the escort-carriers, Attacker, Khedive, Pursuer & Searcher provided air support for the Allied landings in Provence. Nine months later, on May 8th 1945, Germany lay in ruins and the war in Europe came to an end.

UNFINISHED BUSINESS IN THE PACIFIC

At the beginning of Spring, 1944, the British Eastern Fleet was now powerful enough to go onto the offensive against the Japanese and for the FAA, South-East Asia and the Pacific Theatre became, increasingly, the major focal point of its activities. Between April and October 1944, the Eastern Fleet were able to call on the services of three large carriers - Illustrious (followed by Indomitable), Indefatigable & Victorious. These vessels operated in the Indian Ocean, the Gulf of Bengal and in the South China Sea. The first attacks, launched in April, were against targets in Sumatra and Java with particular attention being paid to the port of Sebang.

In November 1944, the British fleet was split into two - the Eastern Fleet (or East Indies Fleet) and the British Pacific Fleet (BPF) to which all the large carriers were attached. The First Carrier Squadron of the BPF had four Indomitable-class vessels; the Eastern Fleet included all the escort-carriers. These CVE-class ships were tasked with providing Combat Air Patrols (CAP) which flew top cover and also acted as spotters for the naval guns. Both fleets were placed under the overall command of Admiral Lord Louis Mountbatten, CinC South East Asia Command (SEAC).

At the outset, the US Navy, worried by the FAA's lack of strong reserves and extended supply lines showed little enthusiasm for a British presence in what they regarded as an exclusively American theatre of war, but eventually they agreed to the active participation of British ships and aircraft in the final drive to eliminate the Japanese positions in the Pacific.

In January 1945, the oil refineries on Sumatra were subjected to very heavy air attacks. Two operations, both code-named MERIDIAN, succeeded in paralysing the production of aviation fuel destined for the Japanese Air Force - at a cost of forty one Fleet Air Arm planes. During a dogfight on January 29th, Major Ronald.C.Hay, commander of the 47th Naval Wing (HMS Victorious) shared in the shooting down of an "Oscar" and a "Tojo" and, as a result, earned the unique distinction of becoming the only fighter ace in the Royal Marines.

In April, HMS Formidable ventured into the East China Sea to attack Japanese installations on the islands of Sakishima, and during the same month, three escort-carriers provided air support for British ground forces advancing on Rangoon in Burma.

In March 1945, the British Pacific Fleet became part of the US 5th Fleet commanded by Admiral Spruance. Redesignated Task Force 57, the BPF took part in the attacks on Truk and on the home islands of Japan.

THE SECOND VICTORIA CROSS

On August 9th, 1945, Lieut. Robert.H.Gray took off from HMS Formidable in his Corsair Mk.IV (KD658) at the head of a formation from 1841 Sqn. His target was the Bay of Onagawa on the island of Honshu where several vessels of the Japanese Imperial Navy were moored. Among them were the destroyers Amakusa, Ohama & Soya.

At 09:20 hrs, the Corsairs arrived over the bay, skimming the surrounding hilltops. They then dived down until they were a few feet above the water. Gray aimed for the Amakusa but he was immediately hit by ack-ack fire. One of his bombs was torn from its wing rack and the aircraft caught fire. Gray dropped his second bomb which struck the destroyer, penetrating the engine room before exploding. A few second later, the Corsair turned into a fireball, veered over to the right and hit the water.

The Amakusa sank soon afterwards, followed by the Ohama, dispatched by Gray's colleagues.

Lieut.R.H.Gray, of the Royal Canadian Navy, was posthumously awarded the second and last Victoria Cross to be won by the Fleet Air Arm.

NUMBER GROUPS OF FAA SQUADRONS

700 - 749	Catapult Aircraft then Training
750 - 799	Training, second line duties
800 - 809	Single-seat Fighters
810 - 819	Torpedo-dropping, Bomber, Reconnaissance
829 - 859	Torpedo-dropping, Recon / Gunnery Spotting
860 - 869	Bomber, Torpedo-dropping, Reconnaissance
870 - 899	Single-seat Fighters
1700 -1749	Bomber-Recon / Amphibians
1770 -1799	Two-seat Fighters
1810 -1829	Dive-Bombers
1830 -1899	Single-seat Fighters

FAA COMBAT AIRCRAFT 1939-45

Type and number delivered

136	Blackburn Roc
192	Blackburn Skua
33	Brewster Buffalo
93	Bristol Beaufighter NF.II
800	Fairey Albacore
2512	Fairey Barracuda
680	Fairey Firefly
2494	Fairey Swordfish
87	Gloster Gladiator/Sea Gladiator
904	Grumman Avenger
1159	Grumman Hellcat
1083	Grumman Martlet/Wildcat
635	Hawker Hurricane / SeaHurricane
2227	Supermarine Seafire
280	Supermarine Spitfire
1892	Vought Corsair

CAMOUFLAGE & MARKINGS OF FAA AIRCRAFT

Since the Ministry of Aircraft Production (created in May 1940) controlled the manufacture and deliveries of aircraft destined for both the RAF and the FAA, a standard set of camouflage patterns, colours and national markings were applied across the board. Although the FAA had the necessary authority to devise its own colour schemes and system of unit markings, it used virtually the same system as the RAF including the fuselage serials allocated by the MAP.

Contrary to the general impression that the process was strictly regulated, the camouflage and markings of British wartime aircraft were often subject to wide variation and interpretation. In the following paragraphs, only the broader picture will be dealt and we suggest that the reader should mentally preface each statement with the words "As a general rule..."

NATIONAL MARKINGS

Wing and fuselage roundels and fin stripes applied to FAA aircraft were identical to those painted on RAF machines. Among the operational aircraft, only fighters carried underwing roundels.

The roundels were of Type A, A1, B and C1 - the size governed by the specific dimensions laid down by the Air Ministry.

In South-East Asia, the roundels applied to FAA aircraft followed the directives laid down by India Command (later SEAC). These eliminated the red centre and were the standard blue and white from June 24th 1943 , then dark blue with an azure blue centre from September 29th 1943.

Carrier-borne aircraft of the East Indies Fleet which operated in the Adaman Sea and the South China Sea from April 1944 used the blue and white roundel. The same roundel was used by aircraft of the British Pacific Fleet between November 1944 and March 1945. From then to VJ-Day, as part of the US 5th Fleet, they carried an amalgam of the British roundel and the US "star and bars" insignia.

CAMOUFLAGE

When war broke out, the FAA had already chosen the colours best suited for camouflaging its operational aircraft. The upper surfaces were painted in Dark Slate Grey and Light Slate Grey, the lower fuselage sides and undersurfaces were Sky Grey. The catapult seaplanes initially kept their bare metal and silver finish but were camouflaged in a piecemeal fashion over the next six months.

When the FAA deployed its aircraft in the Mediterranean, it was discovered that the Sky Grey undersides was easily visible against the much deeper blue of the sky. From June 1940, The Sky Grey was replaced by Sky Blue for day reconnaissance aircraft; for night operations, the aircraft were given matt black undersurfaces. Before the introduction of Sky Type S - which did not become widespread in the FAA before March 1941 - certain aircraft had their Sky Blue undersides repainted with Azure Blue.

In April 1941, the Ministry of Defense issued a new directive on camouflage which was to be applied to all aircraft. All Fleet Arm planes whether they were land-based or ship-borne, and whatever their theatre of operations, were to apply the Temperate Sea Scheme. The standard camouflage pattern covering the upper surfaces was to delineated in Dark Slate Grey and Extra Dark Sea Grey and the undersurfaces were to be painted in Sky Type S. In 1942, the Sky Type S applied to the Swordfish was replaced by white.

American-built aircraft delivered to the FAA under the Lend-Lease Agreement were painted in almost identical colours chosen from specimen chips in the US Gov. Publication "Federal Standard No.595A Colours".

FEDERAL STANDARD EQUIVALENTS

FS 34906 - Dark Slate Grey
FS 35622 - Sky Blue
FS 36099 - Extra Dark Sea Grey
FS 35231 - Azure Blue
FS 34159 - Light Slate Grey
FS 34424 - Sky Type S
FS 36463 - Sky Grey
FS 15042 - Gloss Sea Blue

The undercarriage wells and doors, landing gear struts and compartments were usually painted in the underside finish. The bombs were dark grey or metallised black. Rocket projectiles had black warheads: the tubular bodies containing the solid propellant were dull metal finish. Bomb racks and rocket rails were usually painted in the underwing colour.

The colour of torpedoes varied according to use (dummy or live) and their model type. Most operational torpedoes were the same colour as bombs but could also have a natural metal finish with a black or vermilion red forward section containing the explosive charge. Practice torpedoes had this section painted white or yellow.

SERIAL NUMBERS

All Fleet Air Arm aircraft bore the words "ROYAL NAVY" in black on the rear fuselage fuselage. The regulation height was 4 inches (10cm) but this could vary considerably. The words were placed above the serial number allocated by the Ministry of Aircraft Production. The letters and numbers were also black and 4 inches high (10cm) - less than half the height of the equivalent RAF serials.

INSIGNIA

Although the prewar squadrons had their own traditions and insignia, the Squadron badge was rarely carried by FAA aircraft. The Admiralty also frowned on the use of personal insignia and issued a cautionary notice to this effect.

For this reason there are very few to be seen (the colour profile of the Avenger accompanying this article is a rare exception to the rule) but towards the end of the war, some aircraft in the British Pacific Fleet carried the name of their pilot painted in white beneath the cockpit "à la mode américaine".

CODE LETTERS

Although fairly simple and based on the RAF system, FAA codes are complicated by the fact that certain letters were allotted to several different units at the same time for reasons of security - especially on aircraft carriers.

The basic code was formed in one of three ways...

- by a single letter [eg = A]
- by a letter and a number [eg = Y2]
- or by two letters and a number [eg = BY8]

representing the unit plus...

- a single letter or a number [eg = A or 1]

representing the individual aircraft within the unit. This last could be placed in front of, or behind, the unit code.
Until 1944, codes made up of a single letter prefix and number were only allotted to ship-borne units; the prefix letter indicating the individual carrier.

LETTER PREFIXES Sept 1939 - April 1940

A = HMS Ark Royal	L = HMS Illustrious
C = HMS Courageous	N = HMS Indomitable
E = HMS Eagle	R = HMS Argus
F = HMS Formidable	U = HMS Furious
G = HMS Glorious	V = HMS Victorious
H = HMS Hermes	P/Q = Carrier Conversions
O = Observation	T = Training
	X = Experimental Aircraft

The number indicated the squadron's role as follows:
1 - 5 = Squadrons employed for reconnaissance and gunnery spotting
6 - 7 = Fighter squadrons
8 = Squadrons equipped with landplanes converted to catapult floatplanes [eg: the Fairey Swordfish which was originally conceived and built as a landplane].
9 = Squadrons equipped with catapult seaplanes [eg: Walrus]
In the case of the squadrons on board HMS Ark Royal, they were given the following codes: No. 810 (A2), No. 814 (A3), No.820 (A4) & No.821 (A5) - all equipped with the Fairey Swordfish - and No.800 (A6) & No.803 (A7) equipped with the Blackburn Skua (A6) and Roc(A7).
From April 1940, for reasons of security, the carrier code letter was no longer applied to the on-board aircraft. In spite of this, certain units (eg: 810 Sqn "A2") used the old codes for a further twelve months.
Another variation to the rule could be found on the aircraft based on HMS Formidable during the TORCH landings in November 1942. These were marked with an "O" crossed with a forward slash - several decades before this symbol appeared on computer screens.
From October 1943, the FAA reformed its units into "Wings", a temporary grouping of squadrons for specific tactical operations. Some Wings contained several carriers, others consisted of just two squadrons based on the same carrier. The new code system devised for these Wings consisted of a letter prefix and a number. The letter prefix - running from A-Z - identified the Wing; the number indicated a particular squadron within the wing. This was followed by the aircraft's individual letter within the squadron.
This reasonably simple scheme was complicated by the fact that many units, knowing this was only a temporary arrangement, did not bother to apply the new codes. On top of which, regional commanders were at liberty to alter the allotted prefix codes in order to confound the enemy.
Although originally conceived for fighter squadrons, these new codes were also adopted by some torpedo-bomber units. A short time later the code letter system was modified yet again. From henceforward, the number represented the unit's operational role:

1 - 3 = Torpedo-Bombers
4 = Two-seat fighters & dive-bombers
5 - 0 = Single-seat Fighters

It goes without saying that, while this was happening, all second line units were using almost identical codes which caused even more confusion and makes it virtually impossible to correctly identify the unit of any FAA aircraft solely by means of the code letters shown in a photograph.
In April 1945, each Royal Navy carrier was allotted a "deck letter" which was adopted as the prefix code of the on-board aircraft. Inevitably, the individual letter could be changed at any moment to maintain security.

ESCORT CARRIER DECK LETTERS
April 1945

B = HMS Battler	Q = HMS Queen
F = HMS Ranee	R = HMS Reaper
G = HMS Smiter	S = HMS Searcher
I = HMS Trouncer	T = HMS Patroller
J = HMS Trumpeter	U = HMS Pursuer
L = HMS Glory	V = HMS Ravager
N = HMS Puncher	X = HMS Vindex
O = HMS Pretoria Castle	Y = HMS Nairana
P = HMS Premier	Z = HMS Campania

The carrier squadrons of the Eastern Fleet received similar codes in July 1945.
In April 1945, the British Pacific Fleet adopted the US Navy style of aircraft markings. The "deck letter" was painted on the tail fin, and a 3-figure type code was painted on the fuselage (see the Barracuda photo on page 34).
The code-blocks were as follows:

111 - 169 = Single-seat aircraft
270 - 298 = Two-seat aircraft
370 - 398 = Three-seat aircraft

BRITISH PACIFIC FLEET DECK LETTERS
April-August 1945

A/M/N	HMS Vengeance
B/N/T/V/Y	HMS Venerable
C/D	HMS Colossus
L/R/Y	HMS Glory
N	HMS Implacable
P/X	HMS Victorious
Q	HMS Illustrious
S	HMS Indefatigable
V	HMS Vindex
X	HMS Formidable

PHOTO-CAPTIONS
Page 18/19
Lieut.H.Morrison of 886 Sqn about to land on the escort carrier HMS Attacker, September 8th 1943 after a mission in support of the Salerno landings. His aircraft is a Supermarine Seafire L.IIc - Serial LR641. (Archives Blitz)
Page 20
The Blackburn Skua L2934 was posted to 759 Sqn at Eastliegh in May 1940 after a successful outing with 800 Sqn on board HMS Ark Royal where, in the hands of Pilot Officer H.A Monk and Leading Airman W.J.Tremler, it shared in the shooting down of two Heinkel He 111's on April 27th & 28th 1940.
(Archives Blitz)
Page 23
Three Swordfish in enemy hands
Top right - Damaged in a raid on Cagliari (Sicily) August 2nd 1940, P4217 from 820 Sqn from HMS Ark Royal was forced to land at Elmas. Leading Airman C.Pendleton was killed in the crash; Lieuts G.P Humphries and D.Williams were taken prisoner. The Swordfish was subsequently fitted with an Alga Romeo 125 engine and transferred to Stabilimento Costruzioni at Guidonia for flight testing on February 27th, 1941.
Middle right - During the raid on Taranto on the night of 11th/12th November 1940, the FAA only lost two aircraft. This one was flown by Lieut-Commander K.Williamson, CO of 815 Sqn from HMS Illustrious. He and his gunner - Lieut.N.J Scarlett were taken prisoner. Williamson was awarded the DSO, Scarlett the DFC for their brilliant role in the raid.
Bottom right - Hit by flak after torpedoing an enemy vessel off the coast of Tunisia, L7689 made a heavy crash landing near Hammamet. Pilot-Off.C.H Wines and Leading Airman L.M.Edwards were taken prisoner by the French. The aircraft is fitted with a supplementary fuel tank in the centre cockpit usually occupied by the third crewman (observer). (All three pictures - Collection J.Mutin)
Page 24
Top - Skua L3011 of 806 Sqn based at Hatston in Scotland from where 806 made several raids on fuel depots at Bergen in Norway in May 1940 before being actively involved in support of the evacuation of the BEF from Dunkerque. (R.C.Sturtivant Collection)
Bottom - Three Fairey Albacore Mk.1 from 821 Sqn based at Hal Far (Malta) This unit was employed on pathfinder duties (target marking) for night bombing raids but also made attacks on convoys sailing from Sicily with supplies for the Axis forces in Libya. The first Albacore [S5L] is BF710. (Archives Blitz)
Page 25
A mathematical problem. Given that the diameter of a torpedo is 45cm, calculate the distance between the surface of the water and the wheels of the Swordfish.
A nice example of precision flying by Sub-Lieut. P.H Chambers. The aircraft, L2817 coded T4F from 820 Sqn was photographed during a training flight at Kalafrana, Malta, on September 7th 1940.
(R.C.Sturtivant Collection)
Page 26
Top - In March 1943, HMS Indomitable returned to active service after a seven month spell in America to repair the heavy damage inflicted by German bombers in the Mediterranean. Its return was cut short by more damage sustained on July 11th 1943 which required another trip to the USA.
The picture shows two Seafire IIc from 880 Sqn preparing for take-off. The first is MB240, coded 7B. (FAA Museum)
Bottom - A Grumman Martlet II (AJ 128) from 881 Sqn running up the engine before take-off to provide air support for the British landings at Diego-Suarez in Madagascar, May 5th 1942. The two aerial victories recorded in this short campaign were both scored by 880 Sqn.
(FAA Museum via R.C.Sturtivant)
Page 27
February 1944. A Wildcat Mk.V (JV445 code 6Q) from 882 Sqn waits for the signal to take off from the escort-carrier HMS Searcher on a mission against the Tirpitz. (RAF Museum)
Page 28
A Grumman Avenger (FN908 code 4M) of 846 Sqn on a training flight from Machrihanish, Scotland, December 1943. (RAF Museum)
Page 31
When writing about carrier operations, it is hard to avoid the temptation to include a picture of an aircraft after an unsuccessful deck landing. Here are two...
Top - Seafire F.III (LR856 code 2W) from 899 Sqn ends up on its nose on the flight deck of HMS Indefatigable at the beginning of 1944.
Bottom - Seafire Ib (PA120 code P) of 842 Sqn after hitting the crash barrier on HMS Fencer. The pilot was Lieut. E.R Bennett.
Both pictures - (R.C Sturtivant Collection)
Page 32
Top - A Bristol Beaufighter Mk.II (T3223 code L1P) from 781 Sqn - a Beau-fighter conversion unit based at Lee-on-Solent in June 1943.
Bottom - A Fairey Firefly Mk.1 (Z1888 code T) from 1771 Sqn on board HMS Ravager, August 16th 1944. The unit was later deployed on HMS Implacable.
(Both pictures - R.C Sturtivant Collection)
Page 33
A Grumman Hellcat Mk.1 (FN431 code 5C) from 1839 Sqn on the deck of HMS Indomitable off the coast of Sumatra at the beginning of 1945. On January 24th, Lieut.A.B Macrae of the RNZAF shot down a "Nick" over Palembang while flying this aircraft. (Archives Blitz)
Page 34
Top - A Corsair Mk.II of 1837 Sqn training on board HMS Begum at the beginning of 1944. The picture gives a clear view of the clipped-wing tips on the British version of the Vought F4U. (Collection R.C.Jones)
Bottom - Three Fairey Barracuda Mk II from 812 Sqn aboard HMS Vengeance shortly after V-J Day. The nearest aircraft carries the name of the pilot (Lt. POOLE) behind the exhaust manifold. All three carry the last variations of the national insignia and codes carried by the FAA in the Pacific.
(R.C Sturtivant Collection)

The author would like to express his appreciation to Ray Sturtivant for his assistance in the preparation of this article.
For those readers who would like to find out more about the history of the British Fleet Air Arm, we recommend starting with "The Squadrons of the Fleet Air Arm" by R.C Sturtivant and T Ballance - one of several meticulously-researched books on British naval aviation from its inception by Ray and his co-contributors.
All available from Air Britain Publications.

IN THE NEXT ISSUE (N° 10)
(to be released on December 1st)

The liberation of Corsica
Corsica was the first territory of France to be liberated from occupying Axis troops, nearly nine months before the Normandy landings. Two French Air Force Spitfire groups took part in this adventure, including the first Allied encounter with a new German weapon: the Hs 293 guided flying bomb.

Lend-lease in Latin America
Over 400 M $ were spent by the US to help Latin American air forces emerge from stone age during WWII. A seldom told story which had durable effects in the long run.

and more...